

BUDAPEST

a magyarok fővárosa

A Jobbik Magyarországért Mozgalom
városfejlesztési programja



Budapestet 1990 óta egy Demszky Gábor nevű ember irányítja. Illetve a mögötte álló balliberális tömb, amelynek egy része a homályban marad, másik része pedig a nyílt színi politizálás keretei között az SZDSZ és az MSZP soraiból kerül ki. Azóta eltelt 20 év. Húsz év alatt ezt a gyönyörű fekvésű metropoliszt olyan világvárossá lehetett volna varázsolni, amely a milliós lélekszámú nagyvárosok multikulturális auráját sikeresen ötvözhette volna azzal, hogy Budapest mégiscsak a magyarok fővárosa. Ehelyett ma van egy bűzös, mocskos, veszélyes és élhetetlen nagy lepény itt a Duna két partján, amelyről szinte ordít, hogy nincs neki igazi gazdája, de megannyi tolvaja és gazembere. Az ember szíve elfacsarodik, amikor leszáll az este, és a sötétben – amely jótékonyan fedi el a nappali valóságot – pompázik ez a gyönyörű város. Most talán itt az ideje, hogy ne csupán elfacsarodjon a szívünk, de igyekezzünk érdemi változást is elérni a mi fővárosunkért. Budapest ugyanis a miénk, magyaroké.

Óhatatlanul szokás Budapestet összevetni Prágával. Aki járt a csehek fővárosában, az tapasztalhatta, hogy az egy valóban kitalált, rendezett és csalogató város. Egy ékszerdoboz. A Budapesttel való összehasonlítás elszomorító a számunkra. Pedig Prágának semmivel nem szebb a fekvése, semmivel nem nagyobb a történelme, semmivel nem jobbak az adottságai, sőt. Egy dologban más, van felelős városvezetése, amely a városra nem prédaként, hanem óvni és építeni való otthonként tekint. Ahogy az normális, tisztességes embereknél szokás. Budapest elmúlt húsz éve során sajnos sem normális, sem tisztességes vezetése nem volt fővárosunknak. Nem kellene tehát ide valami nagy-nagy dolog, pusztán a tisztesség, mert a hazai és ezen belüli fővárosi politikában ez a legnagyobb hiánycikk. Mennyi pénzt költöttünk a BKV-ra, és abból mennyi látszik? Mióta is szenvedünk a 4-es metróval? Miért is drágább nálunk minden, mint bárhol máshol a világon, a hidak, az utak, az épületek? Valami itt nagyon bűzlik, azt is tudjuk, micsoda. Pontosabban, hogy kicsodák. Itt van hát az ideje, hogy ez változzon. Méghozzá radikálisan.

Sokan azt hiszik – tévesen –, hogy ha Demszky helyett valaki más lesz a főpolgármester, akkor majd minden egy csapásra jobb lesz. Ennek a szerencsétlen alaknak a leváltása csupán az alap, amiből kiindulunk, de önmagában kevés. Pláne akkor, ha a város vezetése, a főpolgármester, a helyettesei, illetve a döntéseket hozó testület ugyanolyan gondolkodású, mutyihajlamos emberekből tevődik össze, csupán más színekben. Budapestnek most nem fájdalomcsillapító kell, tüneti kezelés, hanem valódi program, valódi vízió, valódi megoldások és valódi akarat. Vagyis a Jobbik.

Budapest nyitottságát meg kell őrizni, ez nem kérdés, de nem szabad az elmúlt húsz év nagy tévedésének hálóját tovább szőnünk. Egy nagyváros nyitottsága nem egyenlő azzal, hogy kuplerájnak kell lennie. A nyitottság nem a mocsok, az értéktelenség és a destruktivitás, hanem a szép, az értékes és az építő iránti befogadókészséget jelenti. A magyarok fővárosának a jövőben ezt kell szem előtt tartania. A hasonló ugyanis a hasonlót szereti. A mocskos a szemetet, az értéktelen a söpredéket vonzza, míg a szép és az értékes a jót és az igazat. A Jobbik egy olyan Budapestet képzel, amely lüktet, és nem vonaglik. Amely elvarázsol, és nem elkábít. Amely színes és sokféle, de nem tarka káosz.

Budapest élhetőségét helyre kell állítani, ez sem kérdés. Ehhez több zöldre, nagyobb biztonságra, tisztább és hatékonyabb közszolgáltatásokra van szükség. Ahogy dr. Staudt Gábor főpolgármester-jelöltünk egy interjúban mondta, ehhez nem kell feltalálni a spanyolviaszt, egyszerűen nem kellene ellopni a pénzt. Nekünk, normális magyar embereknek, mondhatni szimpla halandóknak elképzelhetetlen, hogy micsoda összegek kötöttek itt ki magánzsebekben. És az emberben óhatatlanul felmerül a – talán költői – kérdés: Jó-jó, az MSZP és az SZDSZ politikusai tolvajként viselkedtek, de lehet-e húsz éven keresztül büntetlenül tolvajkodni úgy, hogy az ellenzéket ne vegyem be az üzletbe? A kérdésre mindenkinek magának kell válaszolnia, ha máshol nem, hát a szavazóurnáknál. Mi olyan Budapestet szeretnénk, amely nagy, de nem zsúfolt, amely nem csupán zöldebb, hanem tisztább is, ahol nem a bűnügyi statisztika javul, hanem az itt élő emberek biztonságérzete, ahol a történelmi légkör nem romokat jelent, ahol beruházások vannak, nem kiruházások.

Az ország egyötöde ebben a városban él. Ha tetszik, ha nem, ami itt zajlik, nagyjából az történik az országban is. Budapest kisugárzása elképesztő. Eddig nem szíve volt Magyarországnak, hanem a beteg testrésze. Mi, jobbikosok azzal a szándékkal vágunk neki ennek a 2010. október 3-ai választásnak szerte az országban, hogy az Országgyűlés után most a településekre is elvigyük a radikális változást. Az országnak nagyon jót tett az, hogy nagy erővel jutottunk be a Parlamentbe. A balliberális oldal – amely az ország bajainak forrása és fő felelőse – szinte láthatatlanná és erőtlenné vált. A kormányoldalra viszont számtalan előremutató kezdeményezésünket tudtuk rákényszeríteni, mivel a jelenlétünk miatt már nem volt folytatható a mellébeszélések és hazudozások sora. Az ország településeinek és ezen belül Budapestnek is nagyon jót tenne, ha lenne végre olyan erő, amely ha kell keresztbe fekszik, hogy útját állja a rossznak, ha kell, utat vág a legsűrűbb bozótosban is, hogy utat adjon a jónak, amely nem alkuszik, hanem szolgálja hazáját. Nem csupán tágabb értelemben az országot és nemzetünket, de szűkebb értelemben véve azt a települést is, amelyen él szeretteivel, barátaival, ahol dolgozik, és ahol gyarapodni próbál. Ehhez kérünk bizalmat. Meg fogjuk szolgálni.

Vona Gábor,
a Jobbik elnöke

BUDAPEST
a magyarok fővárosa



Nagy örömömre szolgál, hogy a Jobbik Budapest-programját nyújthatom át a város lakóinak, hiszen meggyőződésem, hogy a rendszerváltás óta nem készült még olyan választási program, amely ennyire egyértelműen és félreérthetetlenül, de egyúttal megvalósítható módon jelölte volna ki Budapest fejlődésének irányát.

Okkal kérdezhetik, hogyan lehet, hogy egy 27 éves főpolgármester-jelölt részéről hangoznak el ezek a szavak, mi az, amit a Jobbik tud, amit mások nem, és miért van az, hogy erre a többiek nem jöttek rá? A válasz roppant egyszerű. A Jobbik az egyetlen párt, amely nem saját érdekeit szeretné ráerőltetni a szakmára, hanem a szakmát szeretné érvényre juttatni a politikában. Nem kellett feltalálnunk a spanyolviaszt, a víziók és szakértelem mindig is adott volt, csak a közelmúltban nem volt senki, aki ezt becsatornázta volna a politikai döntéshozatalba. Mi ezt fogjuk megtenni. Egy olyan városban, amely a XIX. század végén világviszonylatban is az élen járt. Amikor még csak lovaskocsik közlekedtek, elődeink földalatti vasútban látták a jövőt, és 20 hónap alatt az álomból valóság lett. Egy olyan városban, amely adottságait tekintve egyedülálló, most viszont az utolsó helyen kullog az élhetőség szempontjából Európában. Megjegyezem, az első helyen a nem is oly távoli Bécs áll. Nem mi magyarok vagyunk tehetségtelenebbek, alávalóbbak, mint mások, de alávaló emberek voltak azok, akik a közös jövőnk egy részét magukra költötték. Oda kell, és oda fogok figyelni, hogy ez a gyakorlat ne folytatódjon. Az újrakezdéshez új erőre, valódi generációváltásra van szükség, máshogy nem fog menni. Programunk ennek a lehetőségét kínálja, de túl szeretne kapaszkodni a választási ígéretek szintjén. Olyan tervet tettünk le, amelynek nem jár le a szavatossága október 3-án. Egy olyan hitvallása ez a jövőnek, amely valódi kiutat mutat a jelenkor szürke valóságából, és utat nyit a szebb jövő felé.

Budapest mindig különleges státuszt foglalt el Magyarországon belül, és ez nem csak a jelenkorra, hanem történelmi távlatokban is igaz. Hisszük, hogy Budapest különleges helyzete különleges elbírálást igényel, hogy az oly sokszor becsapott város valódi fejlődési irányt vesz. Budapestet sokszor becsapták olyanok, akik szirénhangon bizalmába férkőztek, hogy kiforgathassák, sokszínűségét szélsőséges liberalizmussá, nyitottságát anarchikus káosszá, befogadóképességét pedig magyarellenességé próbálták formálni. De mi, nemzetben gondolkozók nem fogjuk hagyni, hogy ez a hazug folyamat tovább élhessen. Megmutatjuk, hogy a rendpártiság nemhogy nem csorbítja a lüktetését és a sokszínűségét, hanem ez teremti meg valódi változatosságát, az élhetőségét. Az álmunk egy olyan város, amely sohasem alszik, amely azzal együtt tud modern világváros lenni, hogy emellett elsődlegesen a magyarok fővárosa, amely mindig hazavárja fiait, ahol jó élni, amire büszkék lehetünk mindannyian.

Programunk visszatalálás a helyes útra, amely a tudományt, a technikát és a szakembereket társként hívja a lemaradás ledolgozására. Nem víziót jelenítünk meg, ezért mindenki számára érthetően mutatjuk meg, hogy pontosan hogyan és milyen formában tervezzük a fejlődés irányait. Bemutatjuk, miképp változtatjuk meg a város közösségi közlekedésének rendszerét, ami egyben megszabadulást is jelent a tömegközlekedés fogalmától, és ami teljesen új utakon jár majd, a szó szoros értelmében is. Tudjuk, hogyan lesz közbiztonság, amely mindannyiunk életét és vagyonát megóvja. Megfogalmaztuk, mi lesz a közművekkel, hogyan fogjuk felülvizsgálni a privatizációt és a még fővárosi kézben lévőknél miképp fogjuk érvényesíteni az emberek érdekeit. Mi valóban megvédjük zöldterületeinket, és látni fogják, miképp fogjuk növelni azok mennyiségét. És végül, de nem utolsó sorban, nagyszabású bérlakásépítési programot valósítunk meg, amely hozzájárul majd ahhoz, hogy Budapest ne a koporsók, hanem a bölcsők városa legyen!

Kérem, fogadja ugyanazzal a várakozással programunkat, amekkora várakozással és szeretettel mi nyújtjuk át Önnek, reménykedve abban, hogy a jövőkép, amit megálmodtunk, nemsokára elindulhat a maga útján, visszaadva Budapestet a magyar nemzetnek!

Dr. Staudt Gábor
a Jobbik főpolgármester-jelöltje



I. Bevezetés

1990 óta több mint félmillió ember költözött el Budapestről, ezzel szemben csak 200 ezer választotta a magyarok fővárosát lakóhelyéül. Ráadásul ezek nagy része nem új lakos, hanem visszaköltöző. Budapestnek mint európai nagyvárosnak megszűnt a jellegzetes karaktere, és nincs olyan filozófiája, amely vonzó lenne az új lakók számára. Versenyképtelen a tömegközlekedés struktúrája, és mindemellett jelentősen megnőtt a városban a közlekedéssel töltött idő. Budapest általános állapota kétségbeejtő. Kritikus az utak minősége. Kevés a minőségi kikapcsolódási lehetőség, a kulturális programokat ma sok esetben az üzletközpontokban eltöltött idő jelenti. A főváros vezetése nem törődik a sportot és a szabadidős tevékenységeket érintő területekkel. Az átgondolatlan, erőltetett és kapkodó privatizáció miatt több stratégiai jelentőségű vagyonelem került ki a főváros tulajdonából, és a privatizációs és vagyonelem-értékesítési ügyleteket áthatja a korrupció. A város üzemeltetése rosszul szervezett, a működtetésből hiányzik az emberek érdekeit előtérbe helyező, távlati gondolkodás és a tulajdonosi szemlélet. Mára a világon az az egyedülálló helyzet állt elő, hogy a fővárost irányító koalíció azért vesztette el a többségét, mert számos tagja börtönben ül.

A közigazgatás kaotikus, áttekinthetetlenül bonyolult szabályozottságú, ráadásul lassú, nem lakosságbarát, az elektronikus támogatottsága és háttere megoldatlan. Az egyes hatósági eljárásokra, illetve az azokban résztvevő személyekre gyakran jellemző az indokolatlan túlhatalmi szemlélet.

A közterületeken végzett fővárosi finanszírozású munkák szervezettsége katasztrofális. Mindez akár az útfelújításokkal, a metróépítéssel, és szinte minden egyéb fővárosi tevékenységgel kapcsolatban elmondható. Ez a legtöbb esetben teljes káoszhoz és óriási forgalmi dugókhoz vezet.

A közterületeken jellemző a rendetlenség. Kevés a jogszabályi védettséget élvező terület, és még a legfrekventáltabb helyek közvetlen közelében is visszataszító látvány tárul elénk. Szemét, graffiti és falragaszok mindenütt. Hajléktalanokkal vannak tele a pályaudvarok, aluljárók, és a közparkok. Kutyaürülék, rongálások, a köztulajdonban lévő közterületek biztos pusztulása. Az utcák látványa is szomorú. Ma személyiségi jognak számít a pályaudvarokon, az aluljárókban, a közparkokban lakni, oda végezni a szükséget. Pusztul a városi faállomány, fogy az erdőterület. A zöld- és a közterületek elhanyagoltak. A közterületi műalkotások és műtárgyak állagmegóvása esetleges, a számuk pedig kevés.

Az egykor jól prosperáló közszolgáltató cégeket a városvezetés mára már kiengedte a kezéből. A kevésbé prosperálókat hol magára hagyja, hol lehetetlen elvárásokkal bombázza. A szolgáltatások egyre drágábbak. A városvezetés saját intézkedéseinek következményeit kizárólag a budapesti lakossággal akarja megfizettetni, díjemelések, járatszűkítések formájában. Hosszú évek óta megoldatlan probléma, hogy az elvileg piaci szereplővé vált közüzemi szolgáltatók a lakosságot rendkívül irritáló módon „hatóságszerű" magatartást tanúsítanak, ügyintézésük rendkívül körülményes, lassú, árképzésük a fogyasztó számára áttekinthetetlen. A profitot privatizálják, a fejlesztések költségeit pedig velünk, a fogyasztókkal fizettetik meg.

Mindennek tetejébe nincs a városnak jellegzetes turisztikai arculata, annak ellenére, hogy Európában szinte egyedülálló adottságokkal és történelmi múlttal rendelkezik.

Budapestnek azonnali radikális változásra van szüksége. A változás csak a **„zöld gondolat"** városirányításban való általánossá válásával és a **SZOLGÁLTATÓ BUDAPEST** létrehozásával valósítható meg. Ehhez azonban nem elegendő erről csupán beszélni és a kampányidőszakban biciklivel közlekedni. **Egyetlen jó megoldás van: a Jobbik Budapest-programjának maradéktalan megvalósítása.**



II.

A Jobbik Budapest-programjának legfontosabb alapelvei

1. A legfontosabb feladat a főváros stabilitásának helyreállítása, és a korrupció felszámolása. Budapest városirányítását a várost szolgáló vezetők kezébe kell helyezni. Az elmúlt 20 év pénzügyi nagykoalíciójának minden tagját el kell csapni a városirányításból.

2. A szolgáltató Budapest legfontosabb kihívása a közösségi közlekedés katasztrofális helyzetének a rendbetétele. A többi párttól eltérően a Jobbik közösségi közlekedési koncepciója nem fejeződik be azon kijelentésnél, hogy felszámoljuk a korrupciót. Programunk részletes, vonalakra lebontott tervet tartalmaz a közlekedés fejlesztésére.

3. A városirányításban és városfejlesztésben a „zöld gondolatnak" elsődlegessé kell válnia. Egyetlen fűszálnyi zöldterületet sem hagyunk felszámolni. Minden fejlesztés csak a zöldfelület növekedésével valósulhat meg, és a szabad területeken erőteljes faültetési programba kezdünk. Budapest határában a kiirtott erdők újratelepítéséhez anyagi eszközökkel és közmunkásokkal nyújtunk segítséget.

4. A közbiztonság Budapest mindennapjainak égető kérdése. A kormány által közölt győzelmi jelentések csak a problémák ideiglenes elfedésére alkalmasak. A kényelmes tévéstúdiókban adott interjúk, a bulvársajtó címlapfotói és a sajtóközlemények nem helyettesíthetik a valódi tetteket. A vagyon elleni bűncselekmények és az erőszakos cselekmények száma kiemelkedően magas. Az emberek a rendőrség tehetetlenségét látva az esetek jelentékeny számában már feljelentést sem tesznek, mivel azt időpocsékolásnak tartják. A rendőrségi munka hatékonyságának fokmérője nem az elfogott tettesek számában, vagy a megtérített károk összegében, hanem a megszüntetések gyorsaságában mérhető. Budapestet közben ellepték a koldusok és a hajléktalanok. Az aluljárókban, köztereken mindennapossá vált a járókelők zaklatása. Több városrészben a sötétedés utáni gyalogos utcai közlekedés kimondottan veszélyes tevékenység. A rendőrség Budapesten képtelen gátat vetni a szabályszegéseknek és szabálysértéseknek. Budapest koszos, mocskos és élhetetlen. Az emberek félelmükben rácsok mögé zárkóznak, mintegy önkéntes rabságot vállalva, visszavonulva a lakóközösségből. Ennek egyszer és mindenkorra véget kell vetni. Érvényt kell szerezni az előírásoknak. Nem új szabályokra, hanem a meglévők betartására van szükség. A probléma megoldása érdekében létre kell hozni a Budapest szinten egységes Budapest Őrséget a közterület felügyelet, valamint a kerületi városőri egységek integrálásával.

5. A fiatal családosok lakáshoz jutását az új bérlakásprogram keretében kívánjuk segíteni. A bérlakásállomány bővülése megkönnyíti a fiatal családok valódi családalapítását, ami nemzeti érdek. A fiatal családok bérlakáshoz jutását soron kívül támogatjuk, amennyiben legalább négy gyermekük van, vagy jelenleg kettő van és legalább még kettőt vállalnak. Lakótelepi rehabilitációs programot kell kidolgozni, amelynek keretében a főváros lakótelepei és azok környezete megújul. Programunkban külön hangsúlyt kap a panellakótelepek rehabilitációja, és a lakótelepek műszaki és esztétikai megújítása. A bérlakásprogram másik célzott rétege a nyugdíjasok csoportja. Részükre nyugdíjas házak épülnek magas szintű egészségügyi ellátással. Ezzel a kórházak is tehermentesülnek.

6. Vissza kell szerezni a közműcégeinket. Meg kell találni a módját a szerződések felülvizsgálata, vételei ajánlat vagy tőkeemelés útján a Fővárosnak meghatározó (döntéshozatalt biztosító) tulajdonosi hányad biztosítására minden közműcégben. Minden körülmények között biztosítani kell a közműcégek budapestiek érdekeit szolgáló működését. A közműcégek árképzési rendszerét felül kell vizsgálni, és gátat kell vetni a nyakló nélküli, indokolatlan áremelési szándékoknak.

Budapest életének megélénkítését a magyar vállalkozások térnyerésének révén képzeljük el. Ennek érdekében jelentősen módosítani kell a város gazdaságpolitikájának prioritásait. A főváros és régiója képviseli az ország gazdasági erejének mintegy harmadát. Ennek megfelelően a főváros gazdaságpolitikájának szervesen illeszkednie kell a nemzetgazdasági célokhoz. Nem engedhető meg az, hogy a fővárost a nemzetgazdasági céloktól időnként jelentősen eltérő gazdaságfilozófia alapján irányítsák. A főváros, mint megyei szintű szervezet ugyanakkor jelentős szerepet lát el a kötelező feladatokon felül. Ezek a vállalt szerepek és szolgáltatások időnként meghaladják a főváros gazdasági teljesítő képességét. Ezeket a vállalásokat össze kell hangolni a főváros nemzetgazdaságba illeszkedő szerepkörével, és azt pontosan megfogalmazott keretek között kell illeszteni a gazdasági programba.



Ehhez újra kell tárgyalni a főváros és az állam között korában megszületett megállapodásokat a feladat- és hatáskörökről, és az ehhez kapcsolódó finanszírozási és forrásbővítési feltételekről.

A főváros jelenlegi vezetése már régóta nem a megfelelő összefüggéseiben kezeli a főváros gazdasági életében keletkező nehézségeket és az ezekből eredő feladatokat. Az átláthatatlan gazdasági vezetés miatt fel kell mérni a főváros valós gazdasági helyzetét, és ennek alapján kell egyensúlyt teremteni. A jelenlegi ad hoc döntések alapján végzett gazdaságirányításról a helyzetfelmérést követően a lehető leggyorsabban át kell térni egy nemzeti elvek alapján összeállított gazdasági program tervszerű és szisztematikus megvalósítására. Ennek keretében nagy hangsúlyt kell fektetni a nemzeti vagyon főváros területére eső elemeinek megőrzésre, illetve azok gyarapítására, megújítására. Nem lehet folytatni azt a ma már közhelynek számító gyakorlatot, hogy a főváros az üzemeltetési költségeinek fedezése érdekében feléli vagyonát. Biztosítani kell, hogy a főváros adóforintokból épüljön és üzemeljen, ne visszafizethetetlen hitelből vagy a vagyon feléléséből.

A nemzetgazdaság fejlesztésében keresett kitörési pontok kialakításában a fővárosnak élen kell járnia. Ide tartozik a magyar vállalkozók lehetőséghez juttatása, a Magyarországon megtermelt fogyasztási javak piaci elsőbbségének biztosítása, az infokommunikációs technológia széleskörű elterjesztése, a logisztikai iparág, valamint a turisztikai szektor fejlesztése. Ezen gazdasági területek fejlesztésére a fővárosnak jelentős forrásokat kell biztosítania, valamint élen kell járnia a vállalkozásfejlesztő megoldások kialakításában. Budapestnek nem a vidék ellenében kell fejlődnie, hanem a vidékkel együtt, egyesült erővel.

A vagyongazdálkodás és városüzemeltetés területén elkövetett hibákat ki kell vizsgálni. A Jobbik fővárosi gazdaságpolitikájának fókuszában a munkahelyteremtés áll. A magyar emberek szorgalmára alapozva ehhez arra van szükség, hogy a politika – anyagilag és erkölcsileg egyaránt – helyreállítsa a munka becsületét. Ehhez szeretnénk mi is hatékony segítséget nyújtani fővárosi szinten.

A városban élő leszakadt, vagy leszakadóban lévő rétegek számára olyan programot készítettünk, ami életviteli és életminőségi változást eredményez. A passzív életvitelhez ragaszkodó rétegeket közmunkák szervezésével kell önfenntartóvá tenni. A munkavégzés nélküli segélyezést meg kell szüntetni.

A következőkben tömören, pontokba szedve meghatározzuk azokat a javaslatokat, amelyek a Jobbik fővárosi célkitűzéseit alkotják.

III.

Városfejlesztési stratégia

Budapest ma az Európa fővárosait összehasonlító 40-es lista legutolsó, 40-ik helyén áll, mélyen leszakadva 20. hely körül lévő Prágától és az 1. helyen lévő Bécstől. Ez a helyezés az, amit a Budapestet irányító pénzügyi nagykoalíció „eredményeként" tud felmutatni. Az önkormányzatok eladósodtak, és már az utolsó zsebkendőnyi közös vagyont árulják. Képzett és tehetséges fiataljaink menekülnek, mert esélyük sincs családalapításra. A munkanélküliség és a közterhek is ijesztően növekednek, ami folyamatos elvándorlást eredményez Budapestről. Ugyanakkor egyes társadalmi csoportok segélyekből finanszírozva remekül élnek Budapesten. **A helyzet drámai, azonnali, határozott intézkedést követel. A Budapestet eddig irányítóknak végleg távozniuk kell a közéletből.**

A főváros rendbetételére szakaszosan kerül sor. Az **első fázisban** stabilizálni kell a főváros működését, fel kell deríteni a visszaéléseket, és a felelősöket szigorúan meg kell büntetni. A főváros költségvetését egyensúlyba kell hozni, el kell készíteni a fővárosi vagyonleltárt, és számba kell venni a fővárost terhelő kötelezettségek pénzügyi terheit. **Rendet kell tenni minden viszonylatban.** Át kell tekinteni a folyamatban lévő beruházásokat, és azokat a legoptimálisabb feltételek között a lehető legrövidebb idő alatt be kell fejezni.

A **második fázisban** szigorú költségvetési politikát kell folytatni, az egyensúlyt fenn kell tartani. Takarékos, korrupciótól mentes gazdálkodásra van szükség. Csak olyan beruházások indíthatók el, amelyek a fővárosiak életminőségét közvetlenül és határozottan javítják. Véget kell vetni a sétálóutcák kialakítása és egyéb, a fővárosiak tömegére nézve semmilyen előnyt nem jelentő beruházások kapcsán jelentkező pénzügyi visszaéléseknek és panamáknak.



Ma ugyanis a pénzt zömében olyan beruházásokra herdálják el, amelyek csak a szűk lakókörnyezet számára jelentenek hatásokat (nem is mindig pozitívokat), ugyanakkor horrorisztikus költségekkel járnak. A drága pénzen így elkészült parkokat, utakat legtöbbször magára hagyják, így rövid idő alatt kiderül, hogy az építőanyagot kilopták, a leszámlázott anyagok helyett silány utánzatok kerültek beépítésre, az utak megfelelő alap nélkül azonnal megsüllyednek és kátyúsodnak. A példák vég nélkül sorolhatók. A kialakult gyakorlat csak és kizárólag az egymással pénzügyi nagykoalíciót alkotó fővárosi politikusbűnözők gazdagodását szolgálják.

A növekedés alapjait letéve a **harmadik fázisban** kerülhet sor az átfogó városfejlesztési programok beindítására, amelynek eredménye egy nyugat-európai szinten prosperáló főváros lesz.

A finanszírozás érdekében célhoz kötött városfejlesztési alapokat hozunk létre az állami, fővárosi, agglomerációs pénzek, uniós források és a befektetői magántőke bevonásával, ami lehetőséget teremt kedvező pénzügyi források, és további befektetők bevonására. E források együttesen segítik elő az egyes városfejlesztési célok megvalósítását, kizárva azt, hogy egyetlen hitelező igényeire szabott projektek valósuljanak meg fővárosunkban. Ez a fejlesztési módszer nem idegen az Unióban, gondoljunk csak a Bécs és Pozsony közötti közlekedés fejlesztésére, a glasgow-i szociális bérlakások építésére vagy a valenciai városfejlesztésre.

A Fővárosi Önkormányzat keretein belül létrehozzuk a fejlesztési források felkutatására szakosodott egységet. Ennek feladatköre a folyamatos pályázatfigyelés, uniós és egyéb más külföldi források bevonása, és az egyéb finanszírozási lehetőségek felkutatása lesz. Feladatkörébe tartozik még a fejlesztési projektek megvalósításához szükséges pénzügyi alapok és egyéb források rendelkezésre állásának a biztosítása.

A városfejlesztési célok finanszírozásába be kell vonni a magántőkét. Tudomásul kell venni azt, hogy a főváros fejlesztése állami érdek. A létrejövő közlekedési útvonalakat elidegeníthetetlen vagyonelemként kell kezelni. Ez azonban nem zárja ki a magántőke bevonását a fejlesztésekbe. A földalatti terek bővíthetők, illetve a befektető szándéka szerint alakíthatók. Itt közösségi terek, boltok, üzletek, sőt üzletnegyedek is kialakíthatók. A lehetőségek szinte vég nélküliek. Ezen megoldással biztosíthatjuk, hogy a tőkebevonás vagy vagyonelem-értékesítés kézzelfogható közösségi célokat szolgáljon.

A városfejlesztési koncepció vezérelvei

IV.

- Beépített területek terjeszkedése helyett szerkezeti fejlesztés, azaz az extenzíven hasznosított területek reurbanizációja, viszszavezetése a fejlett városi övezetekbe.
- A történelmileg kialakult városszerkezetet megőrizve annak meg- és felújító fejlesztése, amely a jelenlegi központrendszer decentralizálása mellett a kisebb városközpontokat összekötő szerkezeti elemek, fejlesztési sávok kiemelt kezelését jelenti.
- Az egész város területét átfogó rehabilitációs fejlesztés, amely a csökkenő népsűrűségű Budapest fenntartható fejlesztését jelenti.
- Kínálatteremtés a kívánatos magánerős fejlesztések számára. Ez a vezérelv elsősorban az önkormányzati tulajdonú beépítetlen területek tudatos fejlesztését jelenti.
- Helybiztosítás a városi szolgáltatások számára. A korszerű főváros saját területén belül oldja meg környezetbarát módon, az üzemeltetés főbb területeinek (logisztika, szennyvíztisztító, energiarendszerek stb.) elhelyezését.
- Közterületek állapotának jelentős javítása.
- Budapest mint kulturális örökség megőrzése. Ez a vezérelv lényegében a főváros történelmi karakterének a védelmét, a védett területek megújítását, ugyanakkor a meglévő fővárosi sziluett megőrzését jelenti.

Városgazdálkodás

V.

A mai kor problémáinak a megoldására ökoszociális nemzetgazdaságra van szükség. A gazdaságot az emberhez méltó környezet (öko-), az emberhez méltó élet (szociális) és a magyarság (nemzet) érdekében korlátok alá kell vetni. Nem azért, hogy a gazdasági fejlődést fékezzük, hanem azért, hogy a gazdaságot, és ebből fakadóan a társadalmat az összeomlástól megóvjuk. Ezt jelenti az ökoszociális nemzetgazdaság. A Jobbik Magyarországért Mozgalom egy erős és gazdag Budapest jövőképét vallja, amelyhez szükséges egy erős és aktívan



vállalkozó fővárosi jelenlét. A főváros lehet az a gazdasági erő, amely képes gátat szabni a multinacionális, globalizáló törekvéseknek, az erőfölénnyel való visszaélésnek, amely képes támogatni és egyenlő versenyfeltételek közé helyezni a hazai gazdasági szereplőket, amely képes igazságos viszonyokat teremteni a társadalmi újraelosztásban, és amely képes az egész főváros számára előremutató stratégia megalkotására. A Jobbik szerint Budapest gazdaságpolitikájának illeszkednie kell a nemzetstratégiai célokhoz: védenie kell a magyar ipart, a magyar termelőket, a magyar kereskedelmet, a magyar árut és a magyar piacokat.

Elsőként a feltételeket teremtjük meg, ezen belül is a szolgáltatások rendszerét építjük ki, hogy a város előremozduljon. Mert ez a város vagy ezért, vagy azért, de mindig áll. Ebből következően a levegő tisztasága folyamatosan a kritikus egészségügyi határérték közelében van. Közben látható módon fogy a természetes zöldterülete, az ilyen vagy olyan befektetői igények alapján. Nő viszont az adósság, növekednek a közlekedési dugók, a szmog, a stressz és a betegségek száma. Innen kell most elmozdulni, lendületbe jönni.

Célunk, hogy Budapest az itt lakók örömére működjön, így az egyik legfontosabb törekvésünk a szolgáltató Budapest megteremtése. Budapest városirányítását a várost szolgáló vezetők kezébe helyezzük, akik képesek a szolgáltató Budapest megteremtésére és üzemeltetésére. Az adóforintok minden budapesti számára érezhetően hasznosulnak. Így gyors növekedési és fejlődési pályára állítható a főváros működése.

A fejlődés során Budapestnek meg kell őriznie a még állami és fővárosi kézben lévő stratégiai nemzeti vagyonát, a földet, a vizet, az erdőket, és indokolt esetben a már eltékozolt nemzeti vagyont is vissza kell szereznie azért, hogy az aktív, gazdaságélénkítő szerepét ténylegesen elláthassa, birtokolva és felhasználva komparatív előnyeit. Rendeletben rögzítjük, hogy a fővárosi önkormányzat nem vehet fel hitelt működési kiadásaira, csak olyan fejlesztésekre, amelyek megtérülése nemzetgazdasági szinten bizonyítható. Megalkotjuk fővárosi vagyonleltárt, és kezdeményezzük annak Állami Számvevőszékkel való hitelesítését.

Adósságkezeléssel foglalkozó részleget alakítunk ki a főpolgármesteri hivatalban a Fővárosi Önkormányzat által felhalmozott adósságok és kötelezettségvállalások kezelése érdekében.

Átvilágítjuk az önkormányzati érdekeltségi körébe tartozó gazdasági társaságokat. Stabilizáljuk és átláthatóvá tesszük a fővárosi tulajdonban lévő cégek működését és gazdálkodását. A fizetések és szerződések nyilvánosak lesznek, azokba bárki betekinthet. A felügyelőbizottságokba csak megfelelő szakmai kompetenciával rendelkező tagokat delegálunk, akiktől elvárjuk, hogy anyagi felelősséget vállaljanak a rájuk bízott vagyonért.

Visszamenőlegesen átvizsgáljuk az önkormányzatoknak jelentős kárt okozó döntéseket, és felelősségre vonjuk az abban résztvevőket. A fővárosi önkormányzaton belül létrehozunk egy főállású szakértőkből álló ellenőrzési részleget, amely áttekinti Budapest nagy értékű szerződéseit az elmúlt 20 évre vonatkozóan. Ez a részleg át fogja vizsgálni az összes privatizációs szerződést és kötelezettségvállalást, valamint a nagy port felvert beruházások anyagait. Külön figyelmet kell fordítani a közműcégek privatizációs szerződéseire és a szerződésben vállalt befektetői vállalások teljesülésére. A közműcégek működése ugyanis súlyos kritikák alapja. Alapos vizsgálatot kell lefolytatni minden közműcég működése és árképzése kapcsán, kiemelt figyelmet fordítva a vállalt fejlesztési feladatok teljesülésére.

Visszaszerezzük a közműcégeinket. Amennyiben a szerződésben vállalt fejlesztési feladatok nem teljesültek, a szerződések felbontását kell kezdeményezni. A szerződések felülvizsgálata, vételi ajánlat vagy tőkeemelés útján meghatározó, döntéshozatalt biztosító tulajdonosi hányadot kell elérnie a fővárosnak minden közműcégben. A közműcégeknek az itt élők érdekében kell működniük. Ennek értelmében a közműcégek árképzési rendszerét felülvizsgáljuk, és gátat vetünk a nyakló nélküli, indokolatlan áremelési szándékoknak. Addig is a fejlesztéseket adókedvezményekkel kell ösztönözni, a közműcégek profitját és vagyonkimentési pénzügyi manővereit extra adóval kell terhelni, és a befolyt bevételt közműfejlesztésekre kell fordítani.

Zéró toleranciát hirdetünk meg a korrupcióval szemben. Bevezetünk egy valóban hatékony, nem árfelhajtó, hanem árlenyomó hatású közbeszerzési rendszert, elektronikus támogatással.



Célunk, hogy a rendszer gyors és könnyen kezelhető legyen, könnyítse, és ne megkösse a munkát. A nagy beruházások teljesen transzparensen és a különböző civil szervezetek bevonásával folyjanak. Szűnjenek meg az állandó korrupciós botrányok, valódi verseny és nyomott piaci árak jellemezzék a fővárosi beszerzéseket.

A főváros területén megvalósuló beruházások és rekonstrukciók teljes lebonyolítását egyetlen fővárosi tulajdonú cégben összpontosítjuk, amelynek átlátható működését minden körülmények között biztosítjuk. Így zárjuk ki az alvállalkozói hálózati rendszert, amelynek eredményeképpen feketén dolgozó, hozzá nem értő, zömében fantomizálódó cégek végzik a munkát szinte mindegyik fővárosi beruházáson. Ezek a cégek és emberek sokszor még a minimálbért sem kapják meg a munkájukért, és pont ők azok, akiket legtöbbször még ki sem fizetnek, miközben a fővállalkozók és a politikusbűnözők milliárdos jutalékokat tesznek zsebre ügyletenként, paravánként tolva maguk előtt a közbeszerzési törvény teremtette lehetőségeket. Ennek véget vetünk. A beruházásokat egy kézben kell összpontosítani, a lebonyolításokat központilag kell levezényelni. Így nem kell közbeszerzés, és a magyar cégeket közvetlenül lehet megbízni munkával, ezzel teremtve meg egy magyar vállalkozói réteget.

A Fővárosi Önkormányzat és intézményei (valamint kérés esetén a kerületek és intézményei) energiaigényeinek költségoptimalizálása érdekében egy kizárólag fővárosi tulajdonban álló új céget hozunk létre. Ösztönözzük a takarékos energiafelhasználást, a pazarló felhasználást viszont teljes piaci ár számlázásával szankcionáljuk.

Korszerű struktúrát kiépítve csökkentjük a városházi ügyosztályok és fővárosi önkormányzati bizottságok számát. Száműzzük a város tönkretételében érintetteket valamint segítőiket a városirányításból.

VI. Új városközpont, avagy Budapest a Duna fővárosa

Budapestnek új központra van szüksége. Ez azonban nem a bankárok által uralt belváros, hanem a főváros minden polgára által elérhető Duna és annak közvetlen környezete lesz. A Duna-tengelynek, mint központnak szerkezeti szerepe van; a Duna a főváros új főutcájaként fog funkcionálni. A Duna panorámájában kirajzolódik a főváros struktúrája, érzékelhető a természeti és az épített környezet kivételes egysége, Budapest világvárosi atmoszférája, amelyben együtt él a főváros múltja és értékes hagyományai, valamint a mai élet lüktetése. Budapest városképének legnagyobb értékei, a városképegyüttes legértékesebb elemei jelenleg is a Duna mentén terülnek el. A Duna menti ingatlanok már a páratlan élményt rejtő elhelyezkedésük miatt is jelentős értékkel bírnak, és a folyóhoz való közelségük, látványuk utánozhatatlan környezetet, sajátságos légkört teremt.

Budapest fejlődésének új motorja kell, hogy legyen a folyóparti területek minőségének, szerkezetének, tartalmának átalakítása. Az itt fekvő ipari- és rozsdaövezetekből magas igényű városi területek születnek. Éppen ezért a folyómenti térség fejlesztése kiemelt feladat. Beruházásokat kell végrehajtani a Duna megközelíthetősége, a városlakók általi használatának javítása, a rakpartok, partmenti épületek és környezetük fejlesztése érdekében. **A fejlesztések eredményeképpen egy Dunára nyitott főváros jön létre, és a Duna újra központi eleme lesz a főváros életének és fejlődésének, és elsődleges befolyásolója a város történéseinek.**

Kultúrparkosított természeti övezeteket hozunk létre, amelynek eredményeképpen a budapestiek újra birtokba vehetik a Dunapartot. Egy évszáddal ezelőtt még strandok, csónakházak, éttermek és pihenést szolgáló létesítmények sorakoztak a Duna mentén. Mi visszaadjuk a Dunát a főváros népének, így nem kell a Balatonra, vagy külföldi tengerpartra utazni, ha ki akarnak kapcsolódni, vagy egy egyszerű pihenést szolgáló programot szeretnének eltölteni.

A közösségi közlekedés fejlesztése szempontjából kiemelt szerep jut a Duna-hidaknak. Két új Duna hídra is szükség van, egyre a Galvani út magasságában (Albertfalvai híd) Csepel felé, a másikra Aquincum (Római híd) magasságában. A két új Duna-híd komoly városfejlesztési hatásokkal jár a hidak közvetlen környezetében. A Duna központú városfejlesztési koncepció stratégiai eleme, hogy az egyes hidak lábánál mini



városközpontokat hozzunk létre, és a Duna mentén elterülő központokat gyöngysorszerűen fűzi majd fel Budapest megújuló körút hálózata, ezzel erősítve a főváros sokszínű fejlődését. A Duna tengelyén a folyót átszelő városi hidak „hídfői" lesznek azok a helyek, amelyek adottságaira alapozva a város központjai és fejlesztési pólusai létrejönnek és megerősödnek.

VII. Városépítés

A 24 önkormányzat által, különböző érdekektől vezérelve össze-vissza fejlesztett Budapest helyett, egységes arculatú Fővárost kell építeni. Budapest szintjén egységessé kell tenni az építési szabályozást. Tudomásul kell venni, hogy Budapest önmagában képez egy várost, és a kerületek ennek részét képezik. Ennek érdekében egységes, fővárosi szinten szervezett, komplex jogkörökkel bíró építési és városképi hatóságra van szükség.

Budapest versenyképességét a környező fővárosokkal szemben alapvetően meghatározza a gazdasági társaságok telephelyeinek a megközelíthetősége, a közműellátottság helyzete, a kereskedelmi tevékenységek akadálymentessége, és a termelő tevékenységhez szükséges gazdasági feltételek biztosítása. A feladat sokrétű. Megfelelő területhasználati és szabályozási politikával el kell érni, hogy a telephelyválasztás összhangban legyen az érintett terület környezeti jellegével, másfelől az áruszállítás területfüggő szabályozásával biztosítani kell, hogy a gazdasági kiszolgálás összhangban legyen a térség környezeti eltartóképességével. Biztosítani kell a közműveket, a megközelíthetőséget biztosító úthálózatot, a munkába járás közlekedési feltételeit és a megfelelő gazdasági környezetet. Budapestnek ezeken a területeken rengeteg tenni- és pótolnivalója van.

Budapestet alkalmassá kell tenni nemzetközi nagyrendezvények befogadására, a kiemelt rendezvények lebonyolítására. A közlekedés, úthálózat, közmű és infrastrukturális feltételrendszer kialakításával és javításával biztosítható, hogy ne csak politikusi célokat szolgáló gyermeteg álom legyen, hogy Budapest világkiállítást vagy akár olimpiát rendezzen.

Lakótelepi rehabilitációs programot kell kidolgozni, amelynek keretében a főváros lakótelepei és azok környezete megújul. Programunkban külön hangsúlyt kap a panellakótelepek rehabilitációja és integrációja. A rehabilitáció során külön figyelmet kell fordítanunk a lakótelepek műszaki és esztétikai megújítására, a fenntartási költségek lakossági terheinek csökkentésére, a városszerkezeti integráció keretében a lakótelepek közösségi funkcióinak fejlesztésére. Összehangolt pályázati csomagokat alakítunk ki a hőszigetelési és a teljes vagy részleges gépészeti és energetikai rendszerek megújítására. A középületek, társasházak és a családi házak vonatkozásában is szorgalmazzuk az energiatakarékos felújítási programok megvalósítását.

A városépítési és városfejlesztési feladatok keretében munkahelyteremtő beruházásokat indítunk és támogatunk. A jelenlegi ipari övezetekben, illetve a lepusztult állapotban lévő egykori termelő területeken munkahelyeket biztosító termelő beruházásokat kell létesíteni, illetve ezeket kell ösztönözni. A meglévő ipari - és tudományos parkok, logisztikai központok tőkevonzó képességét növelni kell. Nem dolgozhat minden budapesti plázákban, multinacionális kereskedő cégeknél vagy az államigazgatásban. Igenis szükség van Budapesten is iparra, amely termelő, érték előállító tevékenységet végez, és számos munkalehetőséget teremt. Ennek keretében fel kell számolni a rozsdaövezeteket, és ipari befektetőket kell idecsábítani.

Fontos, hogy a főváros teljes területe rendelkezzen megfelelő árvízvédelmi létesítményekkel. A beépített területek csatornázottsága érje el a 100%-ot, és a szennyvizek tisztítása is legyen 100%-os, továbbá készüljön el egy hosszú távú szennyvíziszapstratégia. Az illegális szennyvízbevezetéseket fel kell deríteni és meg kell szüntetni.

A teljes körű vezetékes ivóvízellátást fenn kell tartani, és a kiváló ivóvízminőséget meg kell őrizni, a vízbázisokat kiemelten védeni kell a vízminőség fenntartása érdekében

VIII. Közmunkatanács és a közmunkaprogram

Létre kell hozni a Fővárosi Közmunkatanácsot, hogy egy kézben összpontosulhassanak a nagy állami és magánberuházások felügyeleti jogkörei. A gazdálkodóknak, vállalkozóknak, a szakmák és a kamarák képviselőinek is helyük van egy ilyen szervezetben. Feladatai:



• Budapest fejlesztési szükségleteinek a felmérése, rangsorolása, megtervezése és a fejlesztési irányok meghatározása.
• Városfejlesztési projektek előkészítése, ütemezése és a lebonyolítások felügyelete.

A főváros szervezésében és finanszírozásában el kell indítani olyan közmunkaprogramokat, amelyek a segélyekre és feketemunkára kényszerülő aktív korú emberek tömegeinek adhat munkát. Elsősorban a fővárosi beruházásokhoz kapcsolódó, élőerőt igénylő munkákat kell közmunkaprogramokkal kiegészíteni. Ugyanezen elv szerint a kerületi szinten végzett beruházások kapcsán is ki kell dolgozni a közmunkaprogramok lehetőségét. Törekedni kell arra, hogy minden önkormányzati beruházást, üzemeltetési feladatot közmunkások bevonásával végezzük el. A tevékenység fontosságára tekintettel a közmunkákat regionális és országos szinten is koordinálni szükséges, aminek szervezetrendszerét a munkaügyi központok adják majd.

IX. Bérlakásépítési program

Programunk meghatározó eleme a bérlakásépítés. A megfelelő méretű bérlakások hiánya a fiatalok, és most már sajnos az idősek gondja is. A kialakult helyzet elfogadhatatlan és méltatlan mindkét korosztály számára. A fiatalokat a határon túlra, az időseket a sárga csekkek rabságába üldözik. Ennek a társadalompusztító politikának mindenképen gátat kell vetni. A fiatal házaspároknak a bankrendszer csődje miatt előidézett pénzügyi válság következményeként esélye sincs a lakhatási problémáik megoldására. Tömegével hagyják el Budapestet, és ami a legfájóbb, hogy a legképzettebb fiatal családok külföldön vállalnak munkát és telepednek le. Közülük csak kevesen térnek vissza. Ez beláthatatlan következményekkel jár, hisz a főváros lakosságának átlagéletkora így is kritikusan növekszik.

A bérlakásépítési program keretében lehetőséget kell adni a magyar érdekeket szolgáló pénzügyi befektetői köröknek. Ebben a konstrukcióban a főváros adja a területet, a pénzintézetek a finanszírozást. A felépítményből befolyó bérleti díjakból fizeti ki a pénzintézet egy hosszú lejáratú konstrukcióban a telek árát. Így gyakorlatilag ingyen lehet közösségi célokat szolgálni, és a földterületek is piaci áron kerülnek beszámításra és értékesítésre. Az így létrejött bérlakások főként a fiatalabb generációk lakhatási problémáiban nyújtanak segítséget. A bérleti díj mértékét hatóságilag szabályozzuk, úgy, hogy azok jóval alatta maradjanak egy ugyanakkora lakás hiteltörlesztési díjának. Így biztosítjuk a megfizethető bérleti díjakat. Azon legalább négy gyermeket nevelő családok bérleti díjait, amelyek tagjai nem vétettek szándékosan a közösségi normarendszer ellen, a főváros fizeti meg mindaddig, amíg a család tagjai magatartásukkal nem zárják ki magukat e kedvezményrendszerből. A főváros a családok lakhatási feltételeinek a biztosításával járul hozzá a népességfogyás megállításához.

A másik célzott réteg a nyugdíjasok csoportja. Részükre ugyanezen konstrukcióban nyugdíjasházak épülnek magas szintű egészségügyi ellátással. Ezzel a kórházak is tehermentesülnek. A leadott lakások értékét a nyugdíjas egyéni számláján tartjuk nyilván. Ez a fedezete a nyugdíjasok lakhatási díjának. További fedezetet nyújthat a nyugdíjak összege, valamint ezek hiányában az önkormányzat által folyósított rászorultsági támogatás.

Bérlakásépítési programunk eredményeképpen a budapestiek felnőtt életének a kezdete és befejezése méltó módon biztosított lesz.

A bérlakásépítési programunk keretein belül krízisszállókat építünk az arra rászoruló budapesti családok számára. A krízisszállók kapacitását 1000 család befogadására bővítjük. Célunk, hogy a budapesti családok ne az utcára, és a gyermekek ne a nevelőotthonokba kerüljenek. A családok egyben maradását támogatjuk.

Az új bérlakásépítési program keretén belül a budapesti kis- és középvállalkozásoknak nyújtunk munkát. Kedvezményrendszert alakítunk ki a lakásberuházásoknál alkalmazott magyar gyártású építőanyagok, valamint kis- és középvállalkozások bevonásának elősegítésére. Elsődleges cél, hogy a bérlakásépítési program keretében magyar munkaerő által, magyar alapanyagokból új, energiatakarékos lakóépületek kerüljenek felépítésre.

A devizahitelesek megsegítése céljából szorgalmazzuk egy olyan




pénzintézet létrehozását, vagy meglévő pénzintézet e feladatkör felé fordulását, amelynek elsődleges feladata, hogy a meglévő devizahiteleket viszonylag kedvező kamatozású hitelekkel tudják kiváltani az érintettek. Azokban az esetekben, ahol a hitelkiváltási, vagy hitelátsruktúrálási konstrukció sem hozza meg a várt eredményt, ott a léphet be második lépcsőként az állam vagy a területileg illetékes önkormányzat elővásárlási lehetősége. Az önhibájukon kívül bajba jutott adósok a hitel helyett így bérleti díjat fizetnének a továbbiakban. Ezzel egyrészt segítünk a kilakoltatással fenyegetett családokon, másrészt ez az intézkedés stabilizáló hatással van a fővárosi lakáspiacra.

Törvénymódosítást kezdeményezünk, hogy minden 3 évnél hosszabb futamidejű hitel esetében legalább egyszer minden plusz feltétel és büntetőkamat nélkül lehetőség legyen a hitel törlesztésének 6-12 hónapra történő felfüggesztésére. Ha a fedezetként szolgáló lakás elárverezése elkerülhetetlen, akkor azt megelőzően a tulajdonosnak minimálisan 6 hónapot kell biztosítani a piaci értékesítésre. Hosszú távú megoldást a jegybanki alapkamat alacsonyan tartása, ezzel együtt a devizakölcsönök kedvező kamatozású hitelekkel történő kiváltása jelenthet.

X. A fővárosi vállalkozások támogatása

Az irreális mértékű adóterhek, a követhetetlen és átláthatatlan szabályozás, a multinacionális hátterű külföldi tőke folyamatos támogatása a hazai cégeket jelentős versenyhátrányba hozta. Emiatt a főváros területén is rengetegen mentek és mennek csődbe. Az eddigi fővárosi vállalkozásfejlesztési programok ismeretlenek, erőtlenek és főként a magas önrész miatt elérhetetlenek voltak a magyar vállalkozások számára, és azok szinte kivétel nélkül a pénzügyi nagykoalíció baráti körénél landoltak. A bajt csak tetézte, hogy az önkormányzatok által biztosított pénzeszközök, támogatások és megrendelések jelentős része szintén a multinacionális külföldi cégeknél kötöttek ki.

A fővárosi vállalkozások támogatása érdekében az alábbi intézkedésekre van szükség:

• A magyar tulajdonú vállalkozások és az általuk előállított termékek fővárosi piacra jutását és piaci bevezetését fővárosi vállalkozásfejlesztési alapítványi támogatás keretében segítjük.

• A munkahelyteremtés és -megtartás elősegítése érdekében a magyar gazdasági társaságokat és azok termékeit a közbeszerzési pályázatokon a lehetőségek szerint maximálisan támogatjuk.

• Amennyiben a helyi iparűzési adó mint adóforma megmarad, úgy a minimum 10 főt foglalkoztató budapesti kisvállalkozások számára adókedvezményt biztosítunk.

• Új lehetőségeket kell adni a valódi termelő vállalkozások megsegítésére. Ezt nem csak fővárosi kezdeményezés keretében gondoljuk, hanem állami és EU-s pályázatok összehangolt keretrendszerében. Jelentős sikerrel kecsegtető lehetőségek esetében a főváros akár garancia kötelezettségekkel is támogatná azt (például vásárlási kötelezvény vagy pénzügyi garancia).

• A vidéki Magyarország gazdasági szereplőivel összefogva megerősítjük a fővárosi termelők érdekvédelmi szervezeteit.

• A fővárosi önkormányzatnak erős lobbitevékenységet kell végeznie az állami vezetés felé a munkabéreket terhelő elvonások típusának és mértékének jelentős csökkentése érdekében.

• A fővárosnak (illetve intézményeinek) intenzíven részt kell vennie uniós munkahelyteremtési pályázatokon. Ennek prioritást kell biztosítani, mert így külső pénzek bevonásával lehet munkahelyeket teremteni.

Hulladék-újrahasznosítás területén a fővárosi nagyberuházásokhoz kapcsolódóan a „zöld" vállalkozásokat előnyben részesítjük fejlesztési támogatások és adókedvezmények révén.

A turisztikai és egyéb olyan vállalkozások kiemelt támogatása, melyek attraktív módon és eredményesen tudnak idegenforgalmi bevételeket termelni (különös tekintettel a gyógy-idegenforgalomra és kulturális turizmusra).

XI. Munkahelyteremtés, a „Segélyt csak közmunkáért" elv

Bár országos szinten a főváros viszonylag jól áll a munkanélküliség mértékében, azonban a munkahelyek számának csökkenése, illetve annak üteme riasztó. Az eddigi fővárosi vezetés gyakorlatilag semmit nem tett a koncepciózus munkahelyteremtő lehetőségek területén. A feketemunka intézménye már a „fehér" gazdaságot veszélyeztető mértékben terjedt el. A globalista gazdaságpolitika következtében a helyi (fővárosi, ezen belül is kerületi szintű) gazdaságok, és a helyi



kereskedelem drámai hanyatlást szenvedett el. Ez gyorsan növekvő munkanélküliséget okozott, ami jelentős terhet ró a szociális ellátó rendszerre.

Biztosítani kell a munkavállalói jogok maradéktalan érvényesülését. Nekünk, budapestieknek kell kézbe venni érdekeink képviseletét. Egységes budapesti munkaügyi ellenőrző szervezetet hozunk létre. Véget vetünk annak a gyakorlatnak, hogy a plázákban napi 2 vagy 4 órára bejelentett munkavállalók naponta 12-14 órát dolgoznak, sokszor mindenfajta bejelentés nélkül, és a fizetésük nagyobb részét zsebbe kapják. A bevásárlóközpontokban évek óta folyamatos próbaidőn lévő embereket zsákmányolnak ki. Adót csalnak és a profitot offshore cégeken keresztül folyatva kiviszik az országból. Az itt dolgozóknak nem lesz nyugdíjuk, nincs normális egészségügyi biztosításuk, így gyermeket sem tudnak vállalni, hisz a gyermeknevelési támogatásokra sem jogosultak. Ez az egyik indoka a népességcsökkenésnek. Le kell törni a multik arroganciáját, rá fogjuk kényszeríteni őket a tisztességes adózásra. Úgy, ahogy azt hazájukban teszik. Ha kell, mindennap ellenőrizni fogjuk a szabályok betartását, és el fogjuk érni, hogy ugyanúgy adózzanak, mint a magyar kisvállalkozók.

Az unióból érkező támogatások felhasználásakor prioritásként kell kezelni, hogy a munkaerőpiacról kikerült embereket a munka világába visszavezessük. Ennek érdekében a munkahelyteremtő támogatásokat nem a dúsgazdag külföldi befektetők zsebébe tesszük, hanem azokkal a hazai vállalkozásokat segítjük.

Sajnos ma már generációk nőttek fel úgy, hogy nem látták dolgozni menni a szüleiket. Társadalmi csoportok rendezkedtek a segélyekből való életre. Mára eljutottunk oda, hogy a segélyekből jobban meg lehet élni, mint a munkából. Családok ezrei játszanak arra, hogy a helyi önkormányzatok a lakhatási, közüzemi és egyéb támogatásokon keresztül a közösség terhére átvállalják tőlük a megélhetési költségeiket. Teszik mindezt egyre növekvő számban azért, mert az önkormányzati támogatások igazi „égből kapott ingyen pénzek”. Nem kell érte semmit tenni, csupán jól eladósodni. Ez a fajta magatartás súlyosan rombolja a közerkölcsöt, és a tisztességesen dolgozó polgárokra kiábrándítólag hat. A valós rokkantakon kívül mindenki más csak és kizárólag az elvégzett közmunkák alapján kaphat a közpénzekből bármilyen juttatást. A közmunkák körét ki kell terjeszteni olyan tevékenységekre is, amik ma még a köztudatban nem tartoznak a közmunka körébe. Ezzel is szélesíteni kell a munkalehetőségek palettáját, és törekedni arra, hogy az emberek az elvégzett közmunkáért megfelelő bérezésben részesüljenek.

Budapesti szinten a munkanélküliség problémája legerősebben a lakótelepeken élőket érinti. Szeretnénk a segítségnyújtást helyben megszervezni. Ennek megfelelően a lakótelepi közösségi terek fenntartását a továbbiakban kizárólag közmunkaprogramban szeretnénk végrehajtani, mégpedig a helyiek bevonásával.

Szociális közmunka keretében meg kívánjuk teremteni az egyedül élő nyugdíjasok kapcsolattartó és ellátó/támogató rendszerét. Az egyedül élő, időskorú embereket a lehetőségekhez mérten vissza kell integrálni a társadalmi életbe. Nem szabad hagyni a bezárkózás gyakorlatának elterjedését.

A hajléktalanok problémáinak hathatósabb és emberségesebb kezelésére külön, közmunkával összekötött programot dolgozunk ki.

Főváros és a kerületek viszonya, forrásmegosztás

Új alapokra kell helyezni a kerületek és a főváros viszonyát. Ez nem csak párbeszéd kérdése. Itt törvénymódosítás is szükséges. A hatékonyság és az ésszerűség elve alapján át kell alakítani a két terület felelősségi és jogköreit. Vannak területek, ahol a centralizáció, és vannak, ahol a decentralizáció kell, hogy érvényesüljön. Tiszta, feszültségmentes és jól átlátható állapotot és viszonyokat kell kialakítani. Véget vetünk annak a gyakorlatnak, hogy ahány kerület (és plusz a főváros), annyi érdek ütközik, és annyi felé húznak a városrészek vezetői, zömében pártérdekből vezérelve.

Létre kell hozni egy olyan fővárosi érdekegyeztető szintet, ahol a kerületek és a kerületi civil kezdeményezések vezetői hatékonyan tudják érdekeiket és véleményüket képviselni, mert ennek



a fórumnak az egyezségei kötelező hatással vannak a fővárosi, illetve más kerületek vezetőire is.

Az önkormányzati feladatokat tételesen át kell tekinteni. Komplex szempontrendszer alapján meg kell határozni, hogy mely feladatok tartoznak a kerületekhez, melyek a fővároshoz, mik az agglomeráció feladatai, és melyek az állami feladatok. A feladatokhoz kell megalkotni a hatásköri és illetékességi szabályokat, és ezek ellátásához kell az anyagi forrásokat rendelkezésre bocsátani, illetve a bevételek beszedésének lehetőségét megteremteni. A feladatok elosztásnál törekedni kell arra, hogy az adott területen élőket közvetlenül érintő feladatokat a kerületek, a több kerületet érintő, vagy kiemeltebb súlyú feladatokat a főváros, a városhatáron túlérő feladatokat (Budapesti Közlekedési Szövetség) az agglomeráció, az állami feladatokat az állam lássa el és finanszírozza.

A jogszabályok által az önkormányzatoknak előírt kötelező feladatok pénzügyi hátterét biztosítani kell úgy, hogy ezen feladatok ellátása ne járjon a kerületek, illetve a főváros vagyonfelélésével. A valójában országos, illetve regionális szerepet betöltő fővárosi intézmények esetében – az Ötv.-nek megfelelően – teljes országos lefedettség esetén az állami költségvetésből, regionális ellátási feladatok esetében pedig a megfelelő önkormányzattól kell igényelni a tényleges költségmegosztást (pl. eü. intézmények, iskolák). Ennek szellemében a 2011-es költségvetési évtől a legszigorúbban be kell vezetni az intézményi finanszírozások esetében a szolgáltatás területi mutatói alapján a költségmegosztást (pl. fővárosi fenntartású iskolába járó, máshol lakó gyermek után a központi kvótát meghaladó költségrészek arányos megosztása a küldő önkormányzattal).

Olyan egységes elveken és költségvetési fejezeteken alapuló költségvetési struktúrát kell kidolgozni, ami révén a főváros költségvetése és a kerületek költségvetése minden viszonylatban összehasonlíthatóvá, illetve fejezetenként illeszkedővé válhat. A kerületek részére kötelező jelleggel egységes struktúrájú költségvetési sablont kell biztosítani, mely alapján az egyes kerületek összehasonlíthatóvá, illetve az intézményi keresztfinanszírozások jól nyomon követhetővé válnak. Ezt a rendszert stabilan fenn kell tartani, hogy ne csak horizontálisan (kerületek egymás között), de vertikálisan (időben) is összevethetőek legyenek az egyes költségvetések. Pontosan kimutathatóvá, nyomon követhetővé és összehasonlíthatóvá kell tenni egyes kerületek tevékenységi területenkénti fajlagos költségeit. Olyan összehasonlító rendszerre van tehát szükség, amely méri a főváros és az egyes kerületek teljesítményét és eredményeit, és azokat összevethetővé teszi más hazai és külföldi nagyvárosokéval.

XIII.

Jogalkotás és városirányítás

A Főpolgármesteri Hivatalon belül ki kell alakítani egy törvényhozói munkacsoportot, amely javaslatokat tesz a Budapest működése szempontjából szükséges törvénymódosításokra. A törvénymódosításokat a főváros vezetésének kell kezdeményeznie az Országgyűlés irányába.

Fel kell számolni a kerületi és a fővárosi szintű szabályozási ellentmondásosságokat. Budapestnek, Budapest érdekeinek egységes megjelenítése és képviselete érdekében teljesen új, egységes elvek alapján szervezett városépítési, városfejlesztési, üzemeltetési, közlekedési és elszámolási koncepcióra van szüksége. A főváros problémáit csak Budapest tudja megoldani.

Létre kell hozni egy folyamatos jelleggel működő munkacsoportot, amelynek keretében szoros munkakapcsolat alakul ki a tudományos élet résztvevőivel, különös tekintettel a Budapesttel foglalkozó civil szervezetekre, az MTA-ra és az egyetemekre.

XIV.

Rend és közbiztonság

Egy világváros teljesen más közbiztonsági problémákat vet fel, és más jellegű bűnmegelőzési, rendvédelmi intézkedéseket igényel, mint a kisebb települések. A Demszky-Hagyó féle városvezetés „eredményei” a közbiztonság területén is kézzelfoghatóak. Ma Budapest Európa egyik legkorruptabb városa. A szicíliai viszonyok leányregénynek tűnnek a mai Budapesthez képest. Budapest koszos, mocskos és élhetetlen, ellepték a koldusok és a hajléktalanok. Az aluljárókban, köztereken mindennapossá vált a járókelők zaklatása. Több városrészben a sötétedés utáni gyalogosközlekedés kimondottan veszélyes vállalkozás. Sajnálatos módon Budapest a deviáns viselkedésű külföldi turisták bulihelyévé vált.



A problémák egyik oka a rendőrség szervezeti felépítésében és munkamódszereiben keresendő. A BRFK hivatásos állományának jelentős része irodában ülő, adminisztratív munkát végző alkalmazott, a közterületekre az összlétszámhoz mérten kevés rendőr jut. A rendőri állomány óriási többsége vidéki, fiatal és tapasztalatlan, szolgálati lakásprogram híján óriási a fluktuáció. A rendőrség Budapesten képtelen gátat vetni a szabályszegéseknek és szabálysértéseknek. A közbiztonság és az értékeink védelme csak saját erőnkből biztosított, azaz berácsoztuk magunkat minden területen.

Budapest közrendjét, a rendvédelmi munka hatékonyságát csak egy politikai befolyásolástól mentes, a polgárok bizalmát és támogatását élvező rendőrség képes biztosítani. Le kell számolni a rendőrség tevékenységét jelenleg uraló statisztikai szemlélettel, mert a rendőrségnek a társadalom érdekében, annak erkölcsi és jogi mércéjének megfelelően kell működnie.

A rend megteremtése érdekében érvényt kell szerezni az előírásoknak. Nem új szabályokra, hanem a meglévők betartására van szükség. A probléma megoldása érdekében létre kell hozni a Budapest szinten egységes Budapest Őrséget a közterület felügyelet, valamint a kerületi városőri egységek integrálásával. A Budapest Őröket minden lehetséges technikai felszereléssel ellátjuk. A bűnözőktől különösen fertőzött területeken kutyás járőröket biztosítunk.

Zéró toleranciát hirdetünk a bűnözéssel és a biztonságérzetet csökkentő szabálysértésekkel szemben, hatékonyan számoljuk fel a közterületeken elharapózott jogsértő cselekményeket. Főpolgármesteri rendeletben tiltjuk meg Budapesten az elszaporodott koldulást és az erőszakos kéregetést, például az autók ablakainak kéretlenül történő lemosását. Rendet teszünk, és – minden értelemben – kitakarítjuk a nagy gyalogosforgalmat bonyolító aluljárókat. Nem csupán a koldulást, hanem az illegális árusítást, a hajléktalanok bentlakását, a szeszes italok közterületi fogyasztásának lehetőségét és a rossz közérzetet okozó piszkos, graffitis környezetet is azonnal felszámoljuk ezeken a helyeken.

Az elkövetőket szigorú büntetéssel, komoly pénzbírsággal sújtjuk, ha nem tud, vagy nem akar fizetni, büntetését elzárásra változtatjuk át. A rendőrséggel közösen megteremtjük annak feltételeit, hogy a nagy forgalmú helyeken állandóan elérhető, posztos rendőrök teljesítsenek szolgálatot. A budapesti polgároknak tudniuk kell, hogy ilyen helyeken mindig, minden napszakban azonnal elérhető és igénybe vehető rendőri segítséget találnak.

A rend megteremtése és folyamatos fenntartása érdekében a rendőrség és a Budapest Őrség napi szinten teljesített közös akciókat hajt végre.

A rendőrség, a polgárőrség és a Budapest Őrség munkájának hatékonyabbá tétele érdekében, a kerületi önkormányzatokkal közösen Bűnmegelőzési Információs Rendszert hozunk létre. Ennek célja, hogy a lakosságtól érkező bejelentések azonnal eljussanak az illetékes szervekhez, így a kisebb súlyú szabálysértések se maradnak szankció nélkül.

Budapest teljes területére kiterjedő intelligens térfigyelő rendszert építünk ki (a „sima" kamerarendszerek által védett területeken drasztikusan visszaszorult a közterületi bűnözés). A főváros valamennyi főközlekedési útvonalát be kell kamerázni, a szabályszegőket szigorúan, de arányosan kell büntetni. A térfigyelő kamerarendszert általánossá kell tenni, ennek révén akár éjszaka, rossz időjárási viszonyok mellett is nagy felbontású, jól használható felvételek készíthetőek, az intelligens szituációfelismerési rendszernek köszönhetően az egyszer már kiépített rendszer kis élőerő alkalmazással, kifejezetten olcsón, költséghatékonyan működtethető. Egy ilyen rendszer nem csupán bűnözők elriasztására, de az elkövetők mozgásának követésén túl, akár körözött járművek gyors megtalálására és forgalomból történő kiszűrésére is alkalmas.
A gyermekek védelmében hétköznap reggelenként a forgalmas környezetben levő általános iskolák elé kifejezetten balesetmegelőzési céllal rendőröket állítunk, és a traffipaxokat is ezekre a helyekre csoportosítjuk át. Meggyőződésünk, hogy a rendőrségnek nem az útépítés után kint felejtett 30-as tábláknál kell traffipaxos mérések nyomán bírságolnia, hanem a gyermekek életét veszélyeztető autósokat kell kiszűrnie és szigorúan megbüntetnie.

Átfogó egészségvédelmi és bűnmegelőzési programot indí-



tunk az iskolákban. Egyenruhát viselő, nyugdíjas rendőrök bevonásával egész fővárosra kiterjedő egészségvédelmi és bűnmegelőzési programot indítunk. Életkortól függően hívjuk fel a gyermek figyelmét az alkoholfogyasztás, a kábítószerhasználat és az AIDS veszélyeire, felkészítjük a pedofilokkal és más bűnelkövetőkkel szembeni magatartásra. A közbiztonsági alapismereteket már az alsó tagozattól havi rendszerességgel oktatni kell az iskolákban az osztályfőnöki órák keretében.

Szigorú, kíméletlen harcot hirdetünk a kábítószer-bűnözéssel szemben.

Leszámolunk a korrupcióval, és helyreállítjuk Budapest pénzügyi stabilitását. Megálljt parancsolunk a politikusbűnözők tolvajlási technikáinak, és bebizonyítjuk, hogy nem a pénz kevés, az ellopott pénz sok. Visszavesszük a lopott pénzt, így jutni fog Budapest fejlesztésére, és rendbetételére.

Budapest főútjairól száműzni kell a felvonulásokat és a politikai rendezvényeket, a helyhez kötött megemlékezések kivételével. Ezen rendezvényeket a város más, embereket nem zavaró közterületein kell megszervezni. Ez a rendvédelmi költségvetését is előnyösen érinti.

A bérlakásépítési program keretén belül lakástámogatással segítjük a rendőrök helyben maradását, amelyet mindaddig használhatnak, amíg Budapesten teljesítenek szolgálatot.

XV. Egészségügy

Az elmúlt húsz évben a Budapestet irányító politikai pártok egyikének sem volt valódi egészségpolitikája. Az általuk hangoztatott politikai alapelvek formálisnak bizonyultak, ezért az emberi élet és az egészség ügye a gyakorlatban továbbra is háttérbe szorult. A felelős döntéshozók koncepciótlan, olykor felelőtlen rögtönzésekkel avatkoztak be az egészségügy folyamataiba, egy önkormányzati cikluson belül akár több alkalommal is. Pillanatnyi politikai és gazdasági érdekeknek megfelelő jogszabályi változtatásokkal, finanszírozási reformnak álcázott pénzelvonásokkal, esetenként kézi vezérléssel akadályozták a rendszerszerű működést, és zavarták meg az egymásra épülő egészségügyi ellátások összhangját.

A Jobbik Budapest-programjának egészségfilozófiai alaptétele az ember- és közösségközpontú gondolkodás, mely nem azt kérdezi, mi a jó a profit, a pénz, a verseny szempontjából, hanem hogy mi a jó az embereknek. Az ember csak egészséges állapotában képes fejlődő, a nemzeti kultúrát megőrző és ápoló társadalmat kialakítani. Budapesten az egészségre kockázatot jelentő tényezők és körülmények kritikusak, és kirívóan magas a népesség fogyása. Az európai fővárosok összehasonlításában nagyon rosszak a megbetegedési és halálozási mutatóink.

Az egészséget érintő szakpolitikáink révén kívánjuk elérni, hogy Budapesten:

- megálljon a népességfogyás,
- javuljanak a születéskor várható életkilátások,
- növekedjenek az egészségben megélt életévek,
- megszűnjön az életminőség romlása,
- csökkenjen a megbetegedések és halálozások száma,
- csökkenjenek az emberi egészségre kockázatot jelentő tényezők, körülmények hatásai,
- gyarapodjon Budapest egészségkultúrája,
- fokozódjon az emberek egészségtudatos magatartása.

Az emberek érdekében határozottan elutasítjuk a társadalombiztosítás privatizációját, valamint az erre irányuló burkolt szándékokat is. Nem támogatjuk az egészségügy működtetésére szánt közpénzből az egészségügyi intézmények funkcionális privatizációját sem, azaz profitérdekeltséggel történő működtetését. Az alapellátás és a járóbeteg-ellátás vonatkozásában ki kell zárni a profitérdekeltségű szemléletmódot, és csak a beteg érdekeit szabad szem előtt tartani. Elfogadhatónak tartjuk ugyanakkor, hogy a társadalombiztosítás a hiányzó kapacitásokra privát kórházakkal vagy egyéb diagnosztikai, terápiás intézményekkel szerződjön a közszolgáltatásra megállapított ellentételezés fejében.

A budapesti egészségügyi rendszer fővárost érintő finanszírozási kötelezettségei tervezésénél, a költségvetési szemléletű tervezésről áttérünk a funkcionális szemléletű tervezésre. Figyelembe vesszük az egészségi szükségleteket kielégítő kapacitások kialakításába és fejlesztésébe befektetett tőke megtérülésének, az ellátó intézmények működtetése során felhasznált eszközök és anyagok visszapótlásának, a humánerő



megtartását és utánpótlását szolgáló bérjellegű kiadásoknak költségeit, valamint az egészségmegőrzés és a betegségmegelőzés azon feladatait is, amelyeket egészségügyön kívüli ágazatoknak kell végrehajtaniuk.

A kórházon kívüli definitív ellátási készség szélesítésében határozzuk meg a járóbeteg-szakellátás fejlesztési irányát. E koncepcióba kívánjuk beleilleszteni az egynapos sebészetet és a nappali kórházi ellátást is, melynek keretében egyes kezelések (pl. az infúziós kúrák, vércukor-beállítás) bent alvás nélkül is lefolytathatók.

Szigorú rendszerrel kell biztosítani azt, hogy mindenki fizesse, vagy mindenki után fizessék az egészségügyi járulékot. Ennek érdekében azokat az embereket, akik után nem fizetnek járulékot, ellenőriztetni kívánjuk, hogy a nemfizetés oka valamilyen súlyos ok, amiért az egyén segítségre szorul, avagy a fizetési kötelezettség megtagadásának az esetével állunk-e szemben.

Szigorúan fellépünk (akár büntetőjogi lépések kezdeményezésével is) azon munkáltatókkal szemben, akik a dolgozóktól levonják a járulékot, de azt nem utalják át. Tudomásul kell venni, hogy az egészségügyi rendszer fenntartásához mindenkinek hozzá kell járulnia. A rendszer csak így működtethető.

Kiemelt hangsúlyt helyezünk a szűrésekre, az azokon való részvétel ösztönzésére és az egészséges életmód és táplálkozás népszerűsítésére.

Korcsoportonként felmérjük az egészséggel kapcsolatos egyéni, családi, közösségi és társadalmi szükségleteket. Folyamatosan értékeljük az egészséget fenyegető kockázatokat, és meghatározzuk a kockázatkezelés módozatait. A fentiek alapján, több időtávra kiterjedően, egy Budapesti Egészségügyi Fejlesztési Terv keretében meghatározzuk:

- az egészségügy ellátási szintjeit (alapellátás, járó- és fekvőbeteg-szakellátás),
- az egyes ellátási szinteknek megfelelő intézményi és személyi hátteret,
- az ellátás tényleges költségeit, a bérköltségeket is beleértve,
- az egyének és közösségek egészségtudatos magatartása kialakításának különféle módozatait.

A kialakított Budapesti Egészségügyi Fejlesztési Terv végrehajtása során lehetőség nyílik a szükséges egészségügyi fejlesztések végrehajtására, a meglévő önkormányzati tulajdonban lévő egészségügyi intézmények (kórházak, rendelőintézetek) felújítására, az esetleges rendszerben lévő tartalékok feltárására és a párhuzamosság felszámolására. Megszüntetjük az egészségügyi intézmények területi eloszlásának egyenlőtlenségét. Valamennyi ellátási szinten javítjuk az intézményműködtetés biztonságát.

Az egészségmegőrzés és a betegségmegelőzés érdekében összehangoljuk azon ágazatok együttműködését, amelyek kihatással vannak a lakosság egészségi állapotára. A szociális ellátást mind szervezési, mind finanszírozási értelemben leválasztjuk az egészségügyi ellátásról.

Az egészségügyi pálya vonzerejét és megtartóerejét olyan budapesti bérpolitikával kívánjuk növelni, amely az ágazat valamennyi dolgozójának tervezhető életpályát biztosít, és amely tiszta viszonyokat teremtve szüntetheti meg az egészségügyet mérgező hálapénzrendszert, megállítja a magyar orvosok és egészségügyi dolgozók egyre nagyobb méreteket öltő, a hazai ellátást veszélyeztető külföldre áramlását.

Hozzájárulunk a Fővárosi Mentőszolgálat mostoha körülményeinek a javításához. A fővárosi pénzügyi nagykoalíció egész egyszerűen nem vesz róluk tudomást, mintha nem is léteznének. Ma a mentősök munkájukat jószerével csak hivatástudatból végzik. Fizetésük vérlázítóan alacsony, autóik leromlottak, az elhelyezési körülményeik méltatlanok. Ezek az emberek nap mint nap életet mentenek, emberi csodákat tesznek, ezért megérdemlik a Főváros megbecsülését.

Visszaszorítjuk az egészségügyi közvagyonra, közpénzekre irányuló korrupció lehetőségét és gyakorlatát.

Az egészségügy valamennyi szegmensében képződött információk, adatok befogadására és kezelésére egy olyan Budapest szinten szervezett integrált informatikai rendszert kívánunk működtetni, amelyhez a betegen, a kezelőorvoson, az egészségügyi hatóságokon, a finanszírozón, a működtetőn át egészen a beszállítókig – a személyiségi jogok sérelme nélkül –



valamennyi résztvevő hozzáférést kaphat a kompetenciájának megfelelő adatokhoz. A rendszer segítségével többek között

- javulhat a betegek definitív ellátása és az ellátások minőségellenőrzése,
- a betegutak követhetőségével kiküszöbölhetőek a párhuzamos ellátások,
- a naprakész népegészségügyi mutatók segítségével figyelemmel kísérhető az egészségügyi ellátórendszer hatékonysága,
- valamint az egészségügy és az egészségügyön kívüli ágazatok együttműködésének eredményessége.

XVI. Közösségek

Budapest lakossága erősen elidegenedett egymástól. Ma már a szomszédok sem beszélnek egymással. Nem működik a közösségi összetartozás eszméje, megszűnt a közösségi összetartozás érzése. Erőfeszítéseket kell tenni a lakóközösségek, városrészi közösségek felélesztése és kialakítása érdekében. Segíteni kell a szűkebb lakóközösségek és lakókörzetek polgárai közötti párbeszéd, és ezáltal a bizalom kialakulását, hogy lehetőségünk legyen egy egészségesen működő társadalom felépítésére. Érdemi támogató programokat indítunk ezeken a területeken a civil szervezetek bevonásával. Ehhez az alapokat több helyen is letették a még meglévő közösségek és egyéb civil kezdeményezésű párbeszédek. A mi feladatunk ezek támogatása, fejlesztése és tartalommal való megtöltése. Ebbe a feladatellátásba be kívánjuk vonni a nagycsaládosok, nyugdíjasok és egyéb érintett társadalmi csoportok szervezeteit is.

Erősíteni fogjuk a budapestiek lokálpatriotizmusát. Az általános iskolákban bevezetjük a helytörténeti ismeretek oktatását, és támogatjuk az e témakörben működő szakkörök létrejöttét. Ezzel segítjük a gyermekek Budapest-kötődésének a kialakulását.

Sport- és szabadidőcentrumokat létesítünk, mert ezekben hiányt szenved a város, főleg a lakótelepeken.

Jelentősen javítjuk az oktatási-nevelési intézményekben a gyermekétkeztetés minőségét és elérhetőségét. Az egész napos iskolai foglalkozások tervezett bevezetése okán még hangsúlyosabb ez a törekvés, ugyanis sajnálatosan növekszik az olyan családok száma, akiknek gyermekei szinte csak az iskolában jutnak megfelelő élelemhez. Létrehozzuk a Főváros a Magyar Gyermekekért Közalapítványt. Ennek a célja, hogy kedvezményes étkeztetéssel támogassunk minden olyan magyar családot, akik 2-nél több gyermeket nevelnek vagy vállalnak.

XVII. Segélyezés

Felülvizsgáljuk a munkanélküli juttatások rendszerét, ugyanis a tartós munkanélküliség semmiképpen nem finanszírozható segélyből. Célunk, hogy minden munkaképes személy kizárólag munkavégzés ellenében legyen jogosult bármilyen juttatásra. Azoknak a személyeknek, akiknek egészségi állapota megfelelő és munkaképes korúak, de nem hajlandók a tudásuknak megfelelő felkínált munkát elvégezni, semmilyen készpénzjuttatást nem adunk. A segélyezési politikánk célja, hogy ne szoktasson senkit függőségre. A cél az önfenntartásra való törekvés, mely elősegíti az emberekben az önbecsülés erősítését, így segítve egy egészséges társadalom kialakulását. **Pénz helyett pénzkereseti lehetőséget kívánunk biztosítani,** amihez szükséges az átképzések, képzések és a munkaközvetítés célszerűbb és hatékonyabb megszervezése. A készpénzsegélyek nagy részét természetbeni juttatásra alakítjuk át, és havi helyett heti rendszerűvé tesszük.

Fontos célunk a különböző segélyekkel való visszaélések felszámolása. Mindenki tisztában van vele, hogy pár tízezer forintért már rokkantsági nyugdíjra lehet jogosultságot szerezni, és az ingyenes parkolási engedélyek kiadása is így történik. Ezeket az engedélyeket felülvizsgáljuk.

A szociális kártya bevezetése komoly lépést jelent a közösségi erőforrások igazságos felhasználása irányába, biztosítva azt, hogy a segélyek azok valódi címzettjeihez jussanak el. A szociális kártyán kapott juttatást csak és kizárólag budapesti vállalkozóknál, illetve kereskedőknél lehet levásárolni.

Kezelhetővé fogjuk tenni a lakbér- és közüzemi tartozásokat azon családok részére, akik önhibájukon kívül kerültek nehéz helyzetbe, és nem vétettek súlyosan a közösségi együttélés normarendszere ellen.



XVIII.

Fogyatékkal élők

A Jobbik a fogyatékkal élők számára biztonságos életkörülményeket, segítő és szolidáris fővárost ígér. A fogyatékkal élőket tekintjük a ténylegesen rászoruló embereknek, akiknek olyan segítséget kínálunk, hogy az ne sértse önbecsülésüket. Támogatjuk a fogyatékkal élő személyeket és közösségeket napi életvitelükben, rehabilitációjukban, foglalkoztatásukban és erős szakmai intézményi hátterükben.

A budapesti fogyatékkal élők segítése érdekében kidolgozzuk a fogyatékkal élő emberek életútja programot, valamint speciális szakképzési és finanszírozási modellt alakítunk ki. A fogyatékkal élő gyermekek és fiatalok számára bővítjük a nappali és a bentlakásos intézményeket, és a rehabilitációs foglalkoztatások körét bővítjük.

Elősegítjük a fogyatékkal élő személyek teljes és részmunkaidős, valamint a védett munkahelyek és műhelyek keretében történő átlátható és ellenőrizhető foglalkoztatását. Visszaállítjuk a szociális foglalkoztatók rendszerét a súlyosan fogyatékos emberek foglalkoztatására.

A korai szűrést és fejlesztést elősegítő komplex intézményeket hozunk létre, a fiatalok önálló életkezdését támogató átmeneti intézményeket működtetünk.

Felgyorsítjuk és befejezzük a közintézmények akadálymentesítését, támogatjuk a fogyatékkal élő embereket képviselő szakmai és civil szervezetek működését, és az önálló életvitel mindennapjait garantáló állami hátteret. A szociális szolgáltatókat, és intézményrendszert átláthatóvá, és a fogyatékkal élő emberek számára könnyen elérhetővé tesszük.

A fogyatékkal élők számára adható önkormányzati támogatások összegét jelentős mértékben megemeljük.

Támogatást, illetve kedvezményeket biztosítunk azoknak, akik támogatóként vagy foglalkoztatóként segítik a megváltozott munkaképességű emberek társadalmi integrációját.

XIX.

Hajléktalanpolitika

Magas fokon szervezett, ugyanakkor emberséges hajléktalanpolitikára van szükség. El kell tüntetni a kéregető hajléktalanokat Budapest köztereiről. Ugyanakkor alanyi jogon biztosítani kell a budapesti hajléktalan igazolvánnyal rendelkezők számára a napi egyszeri főtt étkezést és az éjszakai szállást, valamint télen a nappali melegedőket, és az alapszintű közegészségügyi ellátást. A hajléktalanszállókon a szálláson, étkezésen, egészségügyi ellátáson kívül gondoskodni kell az itt élők tulajdoni és fizikai biztonságáról.

Megszervezzük a hajléktalanok lehetőség szerinti foglalkoztatását, és a társadalomba történő visszavezetésük érdekében a segítő hálózatot felfejlesztjük, és az ehhez szükséges forrásokat rendelkezésére bocsátjuk. Arra törekszünk, hogy a legszegényebb magyar ember se éljen az utcán. Ezen törekvésünk érdekében a hajléktalanszállók befogadó kapacitását a duplájára növeljük. A szállókat tisztító-fertőtlenítő rendszerekkel szereljük fel, és állandó egészségügyi személyzetet biztosítunk a működésükhöz. Rendszeressé tesszük a hajléktalanok egészségügyi szűrését, ezzel csökkentve a fertőzőbetegségek terjesztésének a kockázatát.

Közmunkákat kell szervezni, melybe szükséges a munkaképes hajléktalanok és a munkanélküliek bevonása. A szociális ellátás bizonyos fajtáit közmunkához kell kötni.

XX.

Állatvédelem

Állatvédelmi rendeletet alkotunk az állatok érdekében, és a rendelet betartását szigorúan ellenőrizzük és betartatjuk. Az állatkínzást súlyosan szankcionáljuk.

Betiltjuk az állatkísérleteket. Az állatmenhelyek költségvetésének finanszírozására alapítványt hozunk létre, és felszámoljuk a sintértelepeket. Kötelezően vállalt fővárosi feladattá tesszük a megfelelő számú állatmenhely létrehozását és működtetését.



XXI.

Oktatáspolitika

A főváros nagyvárosi jellegéből adódóan az iskoláskorú népesség lelki és testi egészsége tekintetében nagy veszélynek van kitéve. Napjainkban a tanulók nem ismerik a nemzetük és a közvetlen környezetük történelmét. Sokan közülük még a Himnuszt vagy a Szózatot sem ismerik. A romló iskolai teljesítmény, az iskolák közötti minőségi különbségek, óvodák, általános iskolák, szakiskolák számának jelentős csökkentése, a magas osztálylétszámok minden szinten az iskolai nevelés-oktatás ellen hatnak. Az elmúlt húsz évben olyan változtatások, amelyek pozitív fordulatot jelentettek volna, egyáltalán nem történtek.

Az oktatás állandó finanszírozási problémákkal küzd, megszűntek a vállalati bölcsődék, óvodák, kulturális intézmények. A kerületi óvodák gyakran 110-120% felett feltöltött csoportokkal működnek, a bölcsődékbe felvételt nyerni szinte lehetetlen. A kerületek a nehéz gazdasági helyzet miatt visszaadják a gimnáziumaikat a fővárosnak. A Fővárosi Önkormányzat teljesen átalakította a szakközépiskolai és szakiskolai hálózatát. Nagyhírű intézmények szűntek meg, vagy vesztették el önállóságukat. Kitűnően felszerelt tanműhelyeket számoltak fel. A magas tanulói létszám a minőségi oktatás rovására ment, és az iskolai agresszió melegágya lett.

A jelenlegi oktatás semmibe veszi a magyar nemzet hagyományait. A liberális nemzetrontás beláthatatlan károkat okozott, kozmopolita értékrendek érvényesülnek. Az iskolákban kevés a nemzeti hagyományokra építő szabadidős foglalkozás. Ennek közvetlen vonzata az értékvesztett társadalom, egzisztenciális krízis, a közösségek, keresztény erkölcs és a nemzeti identitás hiánya. Az egyház szerepe csökken, a hitoktatókat éhbérért foglalkoztatják. **A szocialista-liberális nemzetrontók ámokfutása letarolta az iskolákat.** A fiatalok hiányos tudással, cél és példakép nélkül bolyonganak a multinacionális nagytőke hazai fellegváraiban, a plázákban.

A családokat az állandó megszorítások megroppantották. Hiányzik az erős támaszt nyújtó család. Divat lett a szingli létezés, és a deviáns párkapcsolati forma.

Azonnali cselekvésre van szükség! A tanulást a legjobb befektetési formának tekintjük, ezért jelentős pénzügyi erőforrásokat csoportosítunk át a fővárosi és a kerületi oktatási intézmények fenntartására és az oktatás színvonalának erőteljes emelésére. Megőrizzük a meglévő iskolahálózatot, fejlesztjük és felújítjuk az oktatási célú épületeket. Oktatási rekonstrukciós terv és menetrend alapján végezzük az oktatási intézmények felújítását. Óvoda és bölcsődefejlesztési programunk keretében támogatjuk a kerületi óvodák bővítését, új intézmények építését.

A középszintű oktatás területén újra előtérbe kell helyezni a szakoktatást. Ösztönözzük az esti tagozatos általános, gimnáziumi és szakképzést, hogy a nappal dolgozó vagy iskolából kimaradt fiatalok is képesítéshez jussanak. A szakmunkásképzés újraindítása mellett fontos a szakközépiskolai oktatás és az emelt szintű szakmát biztosító technikumok fejlesztése. Korszerűsítjük az iskolai tanműhelyeket, illetve igény szerint újakat építünk.

Megszüntetjük a jelenlegi Térségi Integrált Szakképző Központok rendszerét, helyette a szakközépiskolák önkéntes alapon való társulását támogatjuk, melyben az intézmények megőrzik önállóságukat, ugyanakkor közösen indulhatnak EU-s pályázatokon. Visszaadjuk a Fővárosi Pedagógiai Intézet önállóságát. Önálló Pályaválasztási Tanácsadó Intézetet hozunk létre pszichológusok és egyéb pályaválasztást segítő szakemberek bevonásával.
Törvénymódosítást kezdeményezünk annak lehetővé tételére, hogy a munkaadók által befizetett szakképzési hozzájárulás teljes összege visszautalásra kerüljön az általuk megjelölt szakképző intézmény részére.

A középiskolai szinten oktatandó szakokat folyamatosan felül kell vizsgálni és igazítani kell a fővárosi és országos gazdaság szakemberigényeihez.

Tanuszoda-építési programot indítunk. Célunk, hogy a főváros valamennyi kerületében legyen az óvodások és az általános iskolások úszásoktatását biztosító tanuszoda.
A fővárosban lévő zöldterületeket megnyitjuk a kulturális programok és rendezvények számára.



XXII.

Kultúra

A főváros kulturális stratégiája négy alapfeltételnek kell megfeleljen:

• a magyar nemzet hagyományaira és értékeire alapozódjon;
• harmonikusan épüljön be a magyar nemzet kulturális stratégiájába;
• legyen tekintettel valamennyi érintett kerület és az ott élők érdekeire;
• a nemzetközi kulturális közegben terjessze a magyar kultúrát és országunk jó hírét.

Meg kell őrizni, és erősíteni kell a főváros kulturális sokszínűségét. Ezen felül anyagilag is támogatjuk az érték teremető, illetve az értéket közvetítő kulturális eseményeket, ezzel járulunk hozzá, hogy sokkal több kulturális kisvállalkozás legyen Budapesten.

Újjáépítjük a Regnum Marianum templomot. Növelni kell a köztéri képzőművészeti alkotások számát, a meglévők karbantartását megfelelő színvonalon, folyamatosan kell végezni. Műemlékeink megóvására figyelmet kell fordítani, erre a forrásokat minden körülmények között biztosítani kell.

Itt az idő, hogy Budapesten végre az arra érdemes magyar emberek is díszpolgári címet kapjanak, emléküket szobrok őrizzék, műveiket színházak játsszák. Hogy a nemzetünket ért tragédiát soha és senki ne tudja elfeledtetni velünk, megnyitjuk a Trianon Múzeumot.

XXIII.

Műemlékvédelem

Nemzeti identitásunk megőrzése elképzelhetetlen a magyar kultúra megbecsülése nélkül, ezért kiemelten fontosnak tartjuk a budapesti kulturális örökségünk védelmét csakúgy, mint a kortárs művészeti alkotások létrejöttének és bemutatásának támogatását.
Építészeti értékeink védelme érdekében Budapest egész területét lefedő értékkatasztert állítunk össze. Bevezetjük Budapest értékeinek védelme, és a budapestiek számára kifejezhető valódi érték megállapítása érdekében az eszmei érték fogalmát. Budapest értékeit az eszmei értékkel bővítetten kell nyilvántartani. Így egy fontos zöldterület, épület, közösségi emlék értékében kifejezésre jut, hogy mennyit is ér, és mit is jelent valójában Budapestnek.

Biztosítjuk, hogy semmilyen jogcímen ne lehessen műemlék, továbbá műemlék jellegű vagy műemléki környezetben lévő védelemben részesülő épületet Budapesten elbontatni vagy károsítani.

A műemlékek védelmét a Budapest Őrség kiemelt feladatává tesszük, és külön szakosított csoportot hozunk létre a műemlékek védelmére.

A szabálytalan, jogszerűtlen építkezéseket megakadályozzuk a Budapest Őrségen belül létrehozott építészetrendészeti egység felállításával.

Magasház-építési tilalmat vezetünk be Budapest egész területére. 40 méternél magasabb ház építését megtiltjuk a Hungária körgyűrűn belüli területeken.

Külföldi „sztárépítészek", „archi-celebek" helyett tehetséges magyar építészeket részesítünk előnyben a megbízások odaítélésekor.

XXIV.

Idegenforgalom

Budapest Európa leggyönyörűbb fővárosa, tele történelmi emlékekkel és turistalátványossággal. Ennek ellenére Budapest Európa fővárosainak 40-es listáján a 40-ik helyen szerepel az idegenforgalmi kapacitáskihasználtság tekintetében. Az előrelépés érdekében nagyszabású, dinamikus keresletbővítésre van szükség. Fokozni kell Budapest marketingjét.

Városképi Központot kell létrehozni Budapest értékeinek egységes megjelenítése érdekében. Ma Budapestet a külföldiek kis túlzással csak a bűnügyi rovatból ismerhetik. Ennek véget kell vetni. Rendezett városkörülményeket kell teremteni, és Budapest értékeit hangsúlyozó, átfogó, hosszú távú kampányra van szükség. Tudomásul kell venni, hogy Budapest Magyarország fővárosa, és a Budapestről kialakított kép egyben az országról kialakított kép is. A Városképi Központ biztosítja



a kulturális intézmények, fesztiválok és rendezvények megjelenítését, a turizmus felé közvetítését és az ezzel kapcsolatos információs feladatokat. Tevékenységével erősíti a legértékesebb turizmusforma, a kulturális turizmus megerősödését.

A Városképi Központon belül létrehozzuk a Budapest-diplomaták intézményét. Ezek egy csoportja a turizmus szempontjából legfontosabb küldő országok fővárosaiban, régióközpontjaiban állandóan jelen léve fejtik ki Budapestet népszerűsítő tevékenységüket. A másik csoportjuk az utazó diplomaták csoportja, akik világkiállításokon, nemzetközi vásárokon és nagyobb rendezvényeken képviselik Budapestet. A szakemberek harmadik csoportja biztosítja Budapest egységes internetes megjelenítését és a médiában való hangsúlyos jelenlétét. Csak így biztosítható, hogy Budapest turisztikai vonzereje újra növekedésnek induljon.

Budapest a magyarok fővárosa. Budapest értékeinek bemutatásakor éppen ezért hangsúlyt kell fektetni Budapest (Buda és Pest) történelmének oktatására, illetve a történelmi Magyarország életben játszott szerepének a bemutatására.

A minőségi turizmus legmeghatározóbb területei az üzleti konferenciaturizmus, kulturális turizmus és a gyógyturizmus. A konferenciaturizmus lehetőségeinek kiaknázásához azonban nem áll rendelkezésre a megfelelő mennyiségű és minőségű konferenciaterem, ezért haladéktalanul megkezdjük egy 20.000 fő befogadására alkalmas, szállodával bővített konferenciaterem felépítését. A Jobbik támogatja annak megvalósítását, hogy konferencia-nagyhatalommá váljunk. Az ehhez szükséges épületek megépítését a közlekedési rekonstrukciók során felszabaduló, illetve megnyíló területeken kívánjuk megvalósítani, és a területértékesítésből befolyó bevételeket a közlekedési hálózatok fejlesztésére fordítjuk.

Budapest fürdőit és a gyógyturizmus egyéb célterületeit rendezett formában bocsátjuk az érdeklődők rendelkezésére. Erősítjük Budapest fürdővárosi arculatát, és kiemelt fejlesztési figyelmet biztosítunk az egészségturizmusnak, azon belül is a gyógyturizmusnak, ami a finanszírozási és kapacitáskihasználási nehézségekkel küzdő önkormányzati egészségügyi intézményeknek is kitörési pontot jelenthet. Annak ellenére, hogy Budapest gyógyvízközpont, nincsenek eléggé kihasználva a természeti adottságok és gyógytényezők.

Budapest gyógyturisztikai pozíciójának növelése érdekében a fürdők szolgáltatásainak bővítésére helyezzük a hangsúlyt. A fürdőket a gyógy és gyógy-pihenő elemekkel szükséges bővíteni. A szolgáltatások minőségének a megítélése, illetve a tájékozódás megkönnyítése érdekében létrehozunk egy egységes minősítésbesorolási kritériumrendszert a budapesti fürdők vonatkozásában.

Kezdeményezzük visszaállítani az üdülési csekk adómentességét, továbbá gátat szabunk az idegenforgalomhoz nem kötődő szolgáltatások üdülési csekkel való kifizetésének. Kezdeményezzük bevezetni a rekreációs kártyát, annak érdekében, hogy a munkában szerzett kisebb egészségkárosodások, fizikai kopások és elhasználódások a budapesti gyógyturizmus szállodáiban és fürdőiben kipihenhetők legyenek.

A fejlesztések eredményeképpen kialakított átszálló- és megálló helyeket a turistákat informáló kompakt információs pontokká alakítjuk, ahol a turisták minden fontos információt internetalapú, érintőképernyős tájékoztatómonitorok segítséggel megkapnak.

A turistabuszok parkolása megoldatlan probléma Budapesten. A turistabuszok városi parkolási és várakozási gondjainak a megoldására az M1-M7 és az M3-as autópálya bevezető szakaszain két buszparkoló-házat és motelt építünk fel teljes logisztikai, műszaki és szervizháttérrel.

A középiskolai idegenforgalmi képzéseket a helytörténeti, földrajzi és ökológiai képzéssel kapcsoljuk össze. Ezeket a helyi ismereteket minden iskolában hangsúlyosan kell oktatni, hogy ezáltal minden középfokú végzettségű ember képes legyen szűkebb pátriájában vendégeit, ismerőseit kalauzolni.

Ifjúság és sport

XXV.

A magyar ifjúságnak nem hitelekre, segélyekre és alamizsnára van szüksége, hanem lehetőségekre, hogy a benne rejlő képességeket kihasználva a saját hazájában boldogulni tudjon.



Ez ráadásul nem csupán az ő, hanem az egész ország érdeke is. A Jobbik ezért a magyar ifjúságnak életcélokat, és ezek eléréséhez lehetőségeket kíván adni. Meggyőződésünk, hogy minden magyar fiatal tehetséges valamiben. Ezeket a tehetségeket kell felfedeznünk bennük, és mindent meg kell tennünk azért, hogy azokat ki is tudják bontakoztatni. A magyar ifjúságnak minőségi oktatást, biztos és kiszámítható jövőt, szociális biztonságot és a saját egzisztencia megteremtésének lehetőségét kívánjuk biztosítani. Az oktatáson és a nevelésen keresztül a fiatal generációk körében olyan életmódot és fogyasztási kultúrát kívánunk népszerűsíteni, amely erősíti a társadalmi kohéziót, az értékes és az értéktelen közötti különbségtétel képességét, valamint az ökoszociális nemzetgazdaság alapvető érdekeire tekintettel van. A jövő generációjának egészséges fejlődése alapvető célkitűzésünk. Ennek érdekében elő kell segíteni a sportra és mozgásgazdag életmódra nevelést, csökkenteni kell a drogokhoz való hozzáférés lehetőségét. Középpontba állítjuk a fiatalok egészségnevelését, és gátat szabunk a droghasználat terjedésének. Az egész budapesti iskolarendszerre kiterjesztjük a prevenciós programokat. Kiépítjük a budapesti kábítószerügyi egyeztető fórumot az állami, önkormányzati és civil szervezetek bevonásával. A hatékony megvalósítás forrásainak a biztosítása érdekében bevezetjük a drogmegelőzési normatívát.

A civilszervezetek és a rendőrség bevonásával bevezetjük a minősített biztonságos szórakozóhely mozgalmat.

Rendkívül fontosnak tartjuk a diáksport és a szabadidősport fejlesztését. Támogatjuk új tornatermek, iskolai sportudvarok, tanuszodák építését. Ezek az oktatási célú hasznosítás mellett a budapestiek folyamatos rekreációs igényeinek kielégítésére is lehetőséget adhatnak. Az élsport lehetőségekhez mért támogatása mellett, főként a tömeg- és szabadidősport, valamint az iskolai sportolási lehetőségek biztosításával és támogatásával kívánjuk elősegíteni a budapestiek lelki és fizikai egészségét.

Az önkéntes munka intézményén keresztül növeljük a fiatalok közösségi és társadalmi felelősségérzetét és aktív állampolgári részvételét.

Közösségi közlekedés

XXVI.1.) A közösségi közlekedés jövője

A közlekedés az emberek leggyakoribb napi közösségi tevékenysége, és a mindenkori társadalmi állapotok sűrített lenyomata. Budapest közlekedési, környezeti állapota leromlott, a forgalmi torlódások állandósultak, jelentősen akadályozva a megbízható elérhetőséget és szennyezve a környezetet. Budapest közlekedésének állapota ma bekorlátozza az egyes térségek lehetőségeit, akadályozza a várost fejlődésében, a növekvő zsúfoltság pedig mind nagyobb életviteli feszültségeket okoz. A megfelelő színvonalú közlekedés hiánya miatt egyes területek nem képesek a valódi lehetőségeiknek megfelelően fejlődni, más területek a közlekedési zsúfoltság miatt nem képesek valódi lehetőségeiknek megfelelően működni. Nincs ma a közlekedésnek egyetlen szegmense sem, amelyik zavarmentesen működne. Budapest közösségi közlekedése jelenleg minden tekintetben versenyképtelen és pazarlóan rosszul szervezett. A közlekedéspolitika kimerül a tiltó és korlátozó rendelkezésekben (parkolás szigorítása és drágítása, behajtások korlátozása stb.).
A közösségi közlekedés finanszírozásának háttérfeltételei megoldatlanok, eszközállománya egyre inkább elmarad a versenyképességhez szükséges színvonaltól, és szolgáltatásainak minősége romlik. A közutakon évről évre nő a zsúfoltság, az állandósuló torlódások lényegesen növelik a közlekedés költségeit, az energiafelhasználást és a környezetkárosítást. A parkolás problémája lassan a legsúlyosabb problémák közé emeli a gépjárművek elhelyezésének ügyét.

A főváros közlekedése ezért mielőbbi átfogó, a rendszer egészét (a hálózatot, az irányítást és a működtetést) érintő reformot igényel. Összehangolt beavatkozásra van szükség a közlekedési rendszer egészében, valamennyi alágazatát érintve, az alágazatok tartalékait kihasználva, őket a mainál hatékonyabb együttműködésre késztetve. A rendszernek csupán egy-egy elemén javítani eleve kudarca ítélt vállalkozás. Az elkerülhetetlen fejlesztések mellett azonban hangsúlyt kell fektetni a meglévő adottságok, képességek és kapacitások szabályozási, szervezési, befolyásolási intézkedésekkel történő jóval hatékonyabb kihasználására.



Ahhoz, hogy Budapest közlekedési rendszere szabályozható és kézben tartható legyen, összehangolt erőfeszítéseket kell tenni.
• Pótolni kell a kiegyensúlyozott területfejlődést és forgalomirányítást biztosító hálózatszerkezeti hiányosságokat.
• Meg kell teremteni a jármű- és eszközállomány XXI. századi színvonalú komfortszintjeinek feltételeit.
• Létre kell hozni a közlekedési módok és közlekedési szolgáltatók integrációját, regionális léptékben megvalósítható intézményi, irányítási, szabályozási hátterét.

E célok érdekében a főváros és környéke egyre növekvő igényű közlekedési kapcsolataiban a kötöttpályás közlekedésnek kulcsszerepet kell kapnia. Egy modern európai nagyváros közlekedése ma már nem létezhet földalatti és föld feletti kötöttpályás közlekedés nélkül. A városok terjeszkedése és fejlődése miatt ezeket folyamatosan bővíteni kell. A földalatti közlekedés előtérbe kerülése átalakítja az érintett városrészek életét, javítja egész Budapest közlekedését. Csökken az utak zsúfoltsága, a zaj és a szmog. A beruházás járulékos elemeként megszépülnek az építkezések által érintett utcák és terek, szorosabban kapcsolódnak majd közlekedési időben az eddig egymástól távol eső városrészek.

A peremkerületeket és a belvárost a nagy lakóövezetekkel összekötő felszín alatt kötöttpályás hálózatok megépítése az egyedüli megoldás. A káros növekmények, mint szmog, közlekedési dugók, balesetek és a betegségek töredékére csökkenthetők, ha folytatjuk a több mint 100 évvel ezelőtt elkezdett földalatti programot. A terv lényeges eleme, hogy ez nem önmagában, hanem együttesében eredményez megoldást. A felszín kizöldül, a járdák újra a gyalogosoké lesznek, miközben az utazásra fordított idő kényelmes és biztonságos feltételek között csökken.

A közösségi közlekedés jövője tehát a földalatti vonalvezetésű fejlesztésekben rejlik. Budapesten a közlekedés céljára igénybe vehető közlekedési terek lényegében elfogytak. A szolgáltatás azonban gyors fejlesztésre és kapacitásbővítésre szorul. Ennek egyetlen lehetősége a földalatti vonalvezetés, ugyanis terjeszkedni, új közeledési tereket kialakítani már csak a föld alatt lehet.

Földalatti vonalvezetéssel kívánjuk megoldani a metrók bővítését, a gyorsvasúthálózati rendszer egyes elemeinek kiépítését, a villamoshálózat bővítését és a kötöttpályás közlekedési rendszerek összekapcsolását, a vonalak integrációját. A városon belül vezetett vasútvonalakat integrálni kell a kötöttpályás gyorsvasúti közlekedési rendszerbe, és vonalvezetésüket a belső területeken föld alá kell helyezni. Az útfejlesztéseknél is törekedni kell a földalatti vonalvezetés előtérbe helyezésére, mivel a kéreg alatt vezetett úthálózat sokkal gyorsabb megközelítést tesz lehetővé. Gyors kapcsolatot hozunk létre a belváros, a külső kerületek és a városkörnyéki települések között, így a városközpontok ismét működőképessé válnak. A felszín alatti és feletti kötöttpályás közlekedés alkalmas a belváros teheráruigényének célba juttatására is. A városkörnyéki teheráru-terminálokkal való összeköttetés eredményeként a városok kényszerforgalma jelentősen csökken.

A közösségi közlekedés föld alá helyezésének a környezetvédelmi előnye szinte megbecsülhetetlenek. Gyarapodó zöldfelületek, csökkenő légszennyeződés, és károsanyag-kibocsátás. Budapest a világ legzöldebb és legszebb történelmi fővárosa lesz. A földalatti vonalvezetés hatalmas infrastrukturális fejlődést jelent. Lehetővé teszi a közműalagutak rendszerének a kiépítését. A közművezetékeket a föld alatt elvezetve a rendszerek sokkal stabilabbá, könnyen bővíthetővé és korszerűsíthetővé válnak. Meghibásodások vagy fejlesztési munkálatok esetén nincsenek útfelbontások, dugók és torlódások, és jelentősen csökken a gépjárműforgalom, a levegőszennyezés, a balesetek száma.

A közösségi közlekedés gerincét tehát a kötöttpályás közlekedési módok kell, hogy jelentsék, mindemellett fontos szerepe marad az autóbusz közlekedésnek is. A közösségi közlekedés színvonaljavításának meghatározó eszköze a megfelelő járműpark rendelkezésre állása. A járművek biztonsága, megbízhatósága, kényelme, komfortja, akadálymentessége mind megfelelő eszközök ahhoz, hogy az emberek egyre nagyobb része ne tekintse életvitelével ellentétesnek az autó helyett a közösségi járművek használatát.
Tudomásul kell ugyanis venni, hogy az egyéni közlekedésen belül, az autóhasználata bizonyos utazásoknál és bizonyos területeken továbbra is fontos eszköz marad, nem csupán kényelmi, hanem gazdaságossági okokból is, mivel az utazások



egy részéhez nem gazdaságos a közösségi közlekedés elvárható szolgáltatását biztosítani.

A Budapesti Közlekedési Szövetséget érdemi tartalommal kell megtölteni. Tudomásul kell venni, hogy Budapest és közlekedési vonzáskörzete egy közlekedési egységet képez, és e területi egység közlekedése csak egységes rendszerben fejleszthető. A jelenlegi gyakorlat, amely egyes települések szintjén kívánja a közlekedési feladatokat ellátni, elégtelen szolgáltatáshoz és nagyon magas költségekhez vezet. Amennyiben a Budapesti Közlekedési Szövetség területén a közlekedési szolgáltatások rendszerben fejlődnek, úgy az lehetőséget ad arra, hogy a budapesti közlekedési járatok végállomásai ne a városhatárnál legyenek, hanem a környező településekre továbbhaladva megoldják ezen települések közlekedési feladatait is. Ez az erőket és eszközöket magas szinten integráló, hatékony, és a jelenleginél olcsóbb közlekedési rendszert eredményez. A Budapesti Közlekedési Szövetség működéséhez így a területén található valamennyi önkormányzat hozzájárul, hisz a szövetség ezen települések közlekedési feladatait is maradéktalanul ellátja. Ugyanakkor a szövetség nem jelenti az egyes közlekedési cégek beolvasztását, csak magas szintű kooperációját és szövetségét.

A kötöttpályás hálózatok a Budapesti Közlekedési Szövetség koordinációjával működtetett elővárosi MÁV-vonalak, a regionális elővárosi gyorsvasutak, a metróvonalak, a városi közúti gyorsvasutak és a közúti vasutak, villamos egymásra épülő, a város és környéke közlekedését integráló rendszerré kell hogy fejlődjenek.

A közösségi közlekedési hálózati modellje a műszaki, üzemi és szolgáltatói jellemzők alapján a következő hálózati elemekből épül fel: MÁV-vonalak, HÉV-vonalak, BKV-metróvonalak, BKV-villamosvonalak és a fogaskerekű vasút, BKV-autóbuszvonalak, BKV-trolibuszvonalak, Volán-autóbuszvonalak, és a dunai hajózási vonalak. A közúti közlekedési hálózati modell felöleli a teljes főúthálózatot, valamint a gyűjtőutakat és esetenként a lakó-, illetve kiszolgáló utakat.
A Budapesti Közlekedési Szövetség keretein belül általánossá tesszük az időalapú díjszabást, és vonzóbbá a kombinált bérleteket. Az integrált közösségi közlekedést a menetrendek összehangolásával, a ráhordószerep növelésével és a jelenleg kihasználatlan infrastrukturális kapacitások vállalatok közötti közös kiaknázásával támogatjuk.

A fejlesztések eredményeképpen a tisztán gépjárművel való közlekedést felváltják a kombinált közlekedési módok. Az autó + P+R + közösségi közlekedési eszköz hármas kombinációja lesz a legkényelmesebb és leggyorsabb kombinált közlekedési mód. A kötöttpályás közlekedési módok erőteljes fejlesztése, a városi és elővárosi közlekedés megfelelő összekapcsolása a közösségi közlekedés és a parkolás rendszerének fejlesztésével, egymással szoros összefüggésben alkotják a közlekedési rendszerfejlesztés kulcsfeladatait. Célunk egy olyan közösségi közlekedési rendszer kialakítása, amelyben az utas nem érez különbséget abban, hogy melyik szolgáltató szolgáltatásait vagy melyik közlekedési eszközt használja úticélja eléréséhez. Az integráció utasoldalról nézett egyik legfontosabb fokmérője ugyanis, hogy a használó ne érezze, éppen melyik szolgáltató szolgáltatásait veszi igénybe, azok egységesek, harmonizáltak, zökkenőmentesen átjárhatók legyenek. Ennek az integrált rendszernek a legfőbb elemei az átjárhatóság a különböző közlekedési rendszerek járatai között, az egységes menetrend, jegyrendszer és információs rendszer, valamint az egyéni közlekedés és a tömegközlekedés egymásra épülő elemeinek magas szintű integrációja.

XXVI.2.) A BKV-t közvetlenül érintő fejlesztések

A BKV-t mint a közösségi közlekedést szolgáló céget egyben kell tartani. A BKV-t át kell világítani, csak és kizárólag azokat a szervezeti egységeket szabad megtartani, amelyek a közösségi közlekedést mint egyetlen főtevékenységi célt szolgálják. A többi szervezeti egységet könyörtelenül le kell választani. A vízfejet egyetlen intézkedéssorozattal meg kell szüntetni. Az egyben tartás nem jelenti azt, hogy befektetői források ne jelenhetnének meg az üzemeltetési feladatkörökben. Például a buszjavító garázsokat idegen gépjárművek javítására is alkalmassá kell tenni, illetve lehetővé kell tenni, hogy a buszparkot szabályozott keretek között kölcsönzési jelleggel magánszemélyek, cégek is igénybe vegyék, továbbá főként az agglomeráció körzeteiben végállomással rendelkező egyes viszonylatok esteiben lehetővé kell tenni a külső üzemeltetési tőke bevonását. További bevételi forrás, hogy a BKV által üzemeltetett aluljárók és egyéb terek,



megállók területét fokozottan alkalmassá kell tenni üzletek üzemeltetésére, illetve a már meglévőket jobban meg kell becsülni, és a bevételt kizárólag a közösségi közlekedés fejlesztését szolgáló célokra szabad felhasználni. Az ezen területeken lévő hirdetési lehetőségeket is jobban ki kell használni, és nem szabad különféle médiacégek-nek forintokért átengedni.

Nem a BKV dolga a 4-es metró építése. Jelenleg a metróépítés teljes költsége a BKV költségvetésében jelenik meg. Ezzel a gyakorlattal gyökeresen szakítani kell, és a BKV-nak kizárólag a közösségi közlekedést közvetlenül szolgáló célokat szabad ellátnia. Így a költségvetése is átláthatóvá és finanszírozhatóvá válik.

A BKV működését ma jellemző visszaéléseket fel kell tárni, a felelősöket börtönbe kell juttatni. A BKV összes szerződését 20 évre visszamenőleg át kell tekinteni, és a kételyeket ébresztőket alaposan ki kell vizsgálni, a gyanúsak esetében vizsgálatot kell lefolytatni, és ha ezt a körülmények indokolják, feljelentést kell tenni, és a kilopott pénzt polgári peres úton vissza kell szerezni.

A közlekedésszervezésben elengedhetetlen a regionális szemlélet, ugyanis Budapest közlekedési gondjainak tetemes része a városhatáron túlról ered. A zsúfoltság csökkentése érdekében, befolyásolási, szervezési, szabályozási intézkedésekkel, intelligens közlekedési módszerek elterjesztésével és egy hatékonyabb közlekedésmenedzsmenttel ki kell használni a jelenlegi közlekedési rendszerben meglévő tartalékokat, növelve egyben a közlekedésbiztonságot és költséghatékonyságot.

Létre kell hozni egy egységes forgalomirányító és menetrendszerkesztő központot. Ez a központ irányítaná a teljes közösségi közlekedést Nagy-Budapest területén (BKV, MÁV, kompok, Volán), és szerkesztené, valamint összehangolná a menetrendeket. Be kell vezetni a Nagy-Budapest menetrend-rendszert. Így a különböző közlekedési módok összehangoltan működnének, valamint fennakadások, közlekedési balesetek és rendkívüli események esetén biztosítaná a minimális szintű közlekedési lehetőségeket, akár a menetrendek, illetve az útvonalak azonnali átszerkesztésével. Ez a központ információs és tájékoztató pontként is működne.

Létre kell hozni egy valamennyi szolgáltatóra kiterjedő regionális tarifajegy- és információs rendszert, és közös közösségi közlekedési infrastruktúrát kell kiépíteni. Általánossá kell tenni az időtartam alapú jegyet, amely egy meghatározott időtartamra érvényes.

A közösségi közlekedés fejlesztésének fontos szegmense az elöregedett járműpark utas igények szerintifejlesztése, korszerűsítése, pótlása, figyelemmel az akadálymentesítés és a környezetvédelem követelményeire is.

XXVI.3.) A közösségi közlekedés fejlesztési irányai

Budapest mai arculatát és közlekedésének alapjait 140 éve fogalmazták meg, és az akkor elfogadott tervek rövid időn belül megvalósultak. Az 1894-ben elfogadott földalatti vasút 2 év alatt, 1896. május 2-án készült el, és nem a mai korszerű gépek segítségével. Nem kell tudományos fokozat és sok éves szakmai ismeret ahhoz, hogy tudjuk: az elmúlt 20 év során mellőzték a szakemberek javaslatait, figyelmen kívül hagyták az itt élők alapvető érdekeit. A liberális gazdaságpolitika nagy hasznot biztosított egy szűk érdekkörnek, míg a főváros lakóinak, és hatásában az egész országnak felmérhetetlen károkat eredményezett.

Hosszasan sorolhatók egyénileg és közösségileg is a gondok, de a jelenből kiindulva hasznosabb a megoldáskeresés. Az egyedi ötlet- és érdekközpontúságot megszüntetjük, és visszatérünk a természetes útra, amelynek kiindulási pontja a tervezés. A lehetőségek és a célok megfogalmazásakor fontos rögzíteni a vezérlő elveket, amelyek a Jobbik szerint nem rangsorolhatók, így a változtatás minden egyes részletének elválaszthatatlan része: a környezetbarát technológia, a balesetmentesség biztosítása, a gazdaságos működtetés és a színvonal jelentős növelése. Javaslataink és terveink megvalósulásával nagyságrendekkel csökkennek az üzemeltetési és felújítási költségek, a szén-dioxid kibocsátás, az utazási idő, a városrészek gazdasági és kulturális távolsága, a baleseti kockázat, a zsúfoltság, az egymást erősítő hatásokból eredő hangszennyeződés és stresszhatás, és végeredményében mind egyénileg, mind közösségileg a költségráfordítás.

A város szerkezete, kiterjedtsége, városkörnyéki kapcsolatai és



közlekedési adottságai azt indokolják, hogy a közösségi közlekedés gerinchálózata alapvetően a kötöttpályás hálózatra épüljön. A megoldás a Budapesti Gyorsvasút Rendszer létrehozása. Egy korszerű, valamennyi vasútvonalra kiterjesztett, illetve a vasútvonalak közötti átjárhatóságot megteremtő regionális gyorsvasúti rendszer létrehozása ciklusokon átívelő következetes fejlesztési feladatot igényel.

A városi gyorsvasúti hálózat akkor tudja feladatát ellátni, ha szerves részévé tud válni a kötöttpályás hálózatnak. Ennek egyik feltétele, hogy a hálózat mértékadó elemeivel legyen kapcsolata. Kapcsolatot kell biztosítani a gerinchálózat érintett elemeivel, a ráhordó hálózat vonalaival, de a közeli körzetekben üzemelő járatokkal is. A közúti vasúthálózat azonban jelenleg a szükségesnél nagyobb mértékben szakadozott.

Kevés a vonalak közötti közvetlen átjárás, a hálózatot szükségtelen átszállási kényszerek terhelik. A jelenleg egymástól függetlenül létező városi és elővárosi kötöttpályás hálózatok gyorsvasúti rendszerben való összekapcsolása teremtheti meg azt a regionális közösségi közlekedési gerinchálózatot, mely képes lehet vonzó alternatívául szolgálni az autós közlekedéssel szemben. Itt nincsenek balesetek, ismeretlen a dugó fogalma, a menetrend percre pontos. Az integrált, egységes hálózaton nyújtható csak olyan komplex szolgáltatás, mely Nyugat-Európában már bizonyította attraktivitását, és megfelel a mai kor környezettudatossági, fenntarthatósági kihívásainak. Az integráció tehát a hálózatok fizikai összekötését is jelenti, kiváltva ezzel a párhuzamosságokat, és kihasználva a magas fokú integráció előnyeit.

Az általunk megvalósított gyorsvasúti vonalak lényegesen csökkentik a felszíni gerincvonalak terhelését, így lehetőség nyílik kapcsolódó vonalak közvetlen csatlakozására. Ehhez első lépésben szükséges a Budapestről kiinduló vasútvonalak korszerűsítése. Meg kell teremteni a mai hálózat adta kapacitások kihasználásának lehetőségét. A vasút városon belüli hálózatosodásával egyfelől megsokszorozható a városi gerinchálózattal való kapcsolódási pontok száma, másrészt a vasút tisztán városon belüli utazások tekintetében is vonzó alternatívát jelenthet.

Az igazi versenyképesség megteremtésének kulcsa tehát az integráció. Az utast kevéssé érdekli, hogy MÁV, Volán vagy BKV hálózatán utazik-e, egy dolog számít, hogy az utazás kiinduló és célpontja között egységesen magas szolgáltatási minőségben, egységes tarifarendszerben, megbízhatóan és kiszámíthatóan, lehetőleg minimális átszállás mellett (vagy átszállás nélkül), gyorsan eljusson. Az összekapcsolás eredményeképpen megtörténik a HÉV-vonalak elővárosi regionális gyorsvasúttá fejlesztése, a városi hálózattal való teljes integrálása. A mai szigetszerű üzemben működő négy HÉV-vonal szerepe jelentősen felértékelhető, ha integrálható a városi kötöttpályás rendszerbe. A hálózatszerkezetből adódik a lehetőség, hogy a szentendrei, ráckevei és csepeli HÉV-vonalak összekötésével a Duna mentén kialakuljon egy, a városi-elővárosi gyorsvasúti közlekedési elvárásoknak megfelelő teljesen átjárható észak-déli tengely, az 5-ös metró.

Budapest és környéke meglévő kötöttpályás rendszereire alapozva, azokat fejlesztve, bővítve és felújítva egy olyan arányos, komplex gyorsvasút jellegű kötöttpályás hálózatszerkezet alakulhat ki, amely:

• a közlekedés szempontjából az átjárhatóság, az eszközváltás, tehát az integráltság letéteményese,
• a térszerkezet szempontjából a területi arányosság, az összefogottság és a városfejlődés súlypontját jelenti,
• a regionális együttműködés szempontjából a város és a városkörnyék (régió) kapcsolati pontjait, ellátó, szolgáltató és térségszervező pólusait képezheti.

A kötöttpályás rendszerek kialakításakor kiemelt figyelmet kell fordítani a város közúti vasúti (villamos) fejlesztéseire, beleértve ebbe a meglévő vonalak (pályák, megállók, járművek) korszerűsítését, technikai felszereltségének javítását, a meglévő vonalak jobb hálózatba szervezését, ebben rejlő tartalékaik kihasználását, valamint új vonalak vagy vonalrészek építését, már meglévő vonalak összekötését, meghosszabbítását. Szükséges mindhárom metróvonal meghosszabbítása minden irányba annak érdekében, hogy a vonalak nagyobb részt vállalhassanak a város külső területéről és a városkörnyékről érkező utazásokban, illetve az eszközváltásban. Biztosítani kell, hogy a közösségi közlekedés súlyponti eleme a környezetbarát kötöttpályás közlekedési mód legyen. Ennek eredményeképpen eddig kieső fővárosi területek lesznek bekapcsolhatók a főváros vérke-



ringésébe, a végállomásokon kapacitív P+R a végpontokkal.

XXVI.4.) Metrófejlesztések

1-es metró (Millenniumi Földalatti Vasút) meghosszabbítása. A meghosszabbítást keleten városfejlesztési és kapcsolati szempontok indokolják, nyugaton egy történelmi tengely megteremtése a Budai vár – történelmi belváros és a Hősök tere között. A városszéli végállomás a Mexikói út – Nagy Lajos király útja szakaszt megépítve az Örs vezér téren lesz, kapcsolatot teremtve a 2-es metróval. Az 1-es metró új szakasza így összeköttetést biztosít a külső villamos gyűrű (3-as) új szakaszával, illetve a Rákosrendező és Zugló térségi fejlesztési területtel. A belvárosi végállomás egy közép-budai meghosszabbítással (Deák tér – Clark Ádám tér – Krisztina krt. – Moszkva tér – János kórház – Budagyöngye) a Budai Központi Kerületi Bíróság magasságában a Budakeszi úton lesz. A budai irányú meghosszabbítással a pesti belvárosból kapcsolat teremthető a budai belvárossal és a Várbazárral, valamint a két rakparti villamossal, és a Moszkva téren közös megállója lesz a 2-es metróval.

2-es metró nyugati és keleti vonalhosszabbítása. A 2-es metró hálózatszerkezeti hiánya, hogy nyugati és keleti végállomásai túlzottan a város belső területein vannak, így a metró a külső- és városkörnyéki forgalom átvételét nem tudja kellően szolgálni, így meghosszabbításuk indokolt feladat. A végállomás a Déli pályaudvartól az Alkotás út – MOM park – BAH csomópont – Sasadi út vonalon haladva a XI. kerület határán lévő virágpiacnál lesz. Így közös végállomása lesz a 2-es és a 4-es metróvonalnak. Az Örs vezér téri végállomáson a 2-es metróval való fizikai összekapcsolódás útján kerül sor a gödöllői HÉV belvárosi közlekedéssel való integrációjára, amely megteremti Budapest közlekedésében a kelet-nyugati tengelyt.

3-as metró meghosszabbítása. A 3-as metró újpesti végállomását Újpest, Káposztásmegyer, Rákospalota és az M5-ös érintésével ki kell vinni a Pólus Centerig, így kapcsolva be Újpest, Káposztásmegyer, Rákospalota és Újpalota lakosságát a kötöttpályás közlekedésbe. A 3-as metró káposztásmegyeri meghosszabbítása lehetőséget ad vasútvonalakkal való közvetlen kapcsolat létesítésére Rákospalota és Újpest állomásokon. A másik, déli végállomást Kőbánya lakótelepeinek a gyorsvasút közlekedésbe való bekapcsolásával a Kőbányai út – Élessarok – Jászberényi út – Pesti út vonalon ki kell vezetni a Pesti úton lévő városközpontig, majd a Ferihegyi repülőtérig.

4-es metró. A 4-es metró végállomását az Őrmezei és Gazdagréti lakótelepek érintésével ki kell vinni a XI. kerület határán lévő virágpiac mellett létesítendő P+R parkolóig. A másik végállomást több szakaszban tovább kell vezetni a Pólus Center mellett létesítendő P+R parkolóig, ahol közös végállomása lenne a 3-as metróval.

5-ös (É-D regionális) gyorsvasúti vonal. A vonal a Dunamentén, az Észak-Buda – Dél-Pest tengelyt hivatott kiszolgálni, amelyek forgalmát jelenleg a nem megfelelő színvonalú HÉV-vonalak, illetve a 2-es és 150-es számú vasútvonalak bonyolítják le. A fejlesztés során több, jelenleg önállóan működő vonal egy rendszerbe történő integrálása valósul meg. Közvetlen városközponti kapcsolattal jelenleg egyik érintett városrész vagy városkörnyék sem rendelkezik, a fejlesztés eredményeként a legdinamikusabban fejlődő északi és déli Duna menti térségek közvetlen városközponti kapcsolatot kapnak.

A csepeli HÉV korszerűsítése során a Millennium Városközponti szakaszon a nyomvonal a föld alá kerül süllyesztésére. Ez a földalatti nyomvonal vezetés a Boráros tér környezetében kialakítandó csomópontban lehetővé teszi a ráckevei HÉV, csepeli HÉV, 2-es, 21-es és 24-és villamosok útvonalának az összekapcsolódását. Innen tovább a HÉV városi gyorsvasútként folytatja az útját a Belváros irányába, majd a 2-es villamos, majd a 2-es metró vonalait használva rákapcsolódik a szentendrei HÉV vonalára. A fejlesztések végső eredményeképpen megvalósul a főváros régi álma, és a két „rác" város (Szentendre és Ráckeve) közvetlen kapcsolatba kerül az agglomerációs Duna-sávban.

Ez a meglévő kötöttpályás lehetőségeket összekötő beruházás több metróvonal építését kiváltó jelentőségű megoldást biztosít a közösségi közlekedés problémáira. A beruházáshoz a csepeli HÉV útvonalát meg kell hosszabbítani az M0-ás mellett lévő Auchan és Bauhaus áruházaknál létesítendő P+R parkolóig, így kapcsolva be a tömegközlekedésbe a teljes Csepel-sziget lakosságát. Ez a megoldás egyben lehetőséget ad a Csepelen,



Soroksáron és Kispesten lévő buszpályaudvarok tehermentesítésére és az átmenő forgalom csillapítására is.

A metróvonalak fent részletezett fejlesztésével kialakítható a Budapest egészét átszövő gyorsvasúti közlekedési rendszer a főváros észak-déli és kelet-nyugati tengelyeiben. A fejlesztések hatékonyságának az érdekében a villamosvonalakat mindenhol fejleszteni kell, és a fővonalakat össze kell kapcsolni.

XXVI.5.) Villamosfejlesztések

Az 1-es villamost át vezetni Budára, és össze kell kötni a 47-es villamos vonalával. Az átvezetést a Lágymányosi hídról lejövő villamos földalatti vonalvezetésével oldjuk meg. A földalatti vonalvezetés lehetőséget ad a párhuzamosan futó vasúti vonal földalatti vonalvezetésére a Kelenföldi pályaudvarig. A földalatti vonalvezetéssel elvezetett vasútvonal megszűnteti a Lágymányosi lakóterület folyamatos, vasút okozta zajszennyezését. A beruházást összekötjük a Hamzsabégi út rekonstrukciójával és fejlesztésével. Ennek keretében a Hamzsabégi utat 2x2 sávosra bővítjük a meglévő nyomvonalon a Budaörsi út – Szerémi sor között, az út végén földalatti vonalvezetéssel. A földalatti vonalvezetésből kiinduló felüljárón csatlakozik az M1-M7 autópályák Budapestre érkező forgalma a Lágymányosi hídra. A fejlesztés másik stratégiai pontja, hogy a Nagytétényben korábban meglévő villamosvonalat fel kell éleszteni, és a korábbi végállomását mintegy 2 kilométerrel arrébb helyezve, ki kell vezetni Érd határáig. Ez egy olcsó megoldás és hatalmas tömegek kötöttpályás közlekedését teszi lehetővé. A fenti fejlesztések eredményeképpen az 1-es villamos a Bécsi úttól, a Hungária kőrúton végighaladva egészen Nagytétény határáig közlekedne.

3-as villamos vonal meghosszabbítása. A 3-as villamos a Gubacsi úti végállomáson keresztül összekötésre kerül a ráckevei HÉV-vonallal, így kapcsolódva be a gyorsvasútrendszerbe. A vonal a pesti külső gyűrű közlekedésének eszközévé válik. Feladata a külső, városhatár melletti területek összekapcsolása az 1-es metróvonallal és az 1-es villamosvonallal Mexikói úti állomásnál lévő végponton.

17-es villamos vonal meghosszabbítása a Vörösvári úttól a Harsány lejtőig. A meghosszabbítást az érintett terület forgalma indokolja. Ezzel a megoldással a III. kerület, és a Bécsi úton a Solymár felől jövő forgalom már a város határában bekapcsolható a kötöttpályás közlekedésbe.

42-es villamos vonal meghosszabbítása a Havanna lakótelep és a Gloriett lakótelep érintésével az M5-ös autópálya bevezető szakaszáig. A Pestszentlőrinci lakótelepek (Havanna és Gloriett) kötöttpályás kapcsolatának biztosításával jelentős színvonalemelkedés biztosítható a közösségi közlekedés szempontjából elhanyagolt területek számára. A projekt várhatóan jelentős területfejlesztési hatással is bír majd.

A fejlesztésekhez kapcsolódóan az elővárosi vasutakat fejleszteni és a menetrendjüket feszesen tartani kell. Így biztosítva, hogy az azt használók jól tervezetten tudják azt munkába járáshoz is használni. A pályaudvarokat fel kell újítani, és a közösségi funkciók kiszolgálására alkalmas központokká, illetve épületekké kell fejleszteni.

A fejlesztési feladatok során fontos szempont a meglévő városi gyorsvasúti (HÉV), villamos- és közúti vasúti vonalak folyamatos korszerűsítése, és az elkészült, illetve felújított szakaszok közúti forgalomtól védetté tétele.

XXVI.6.) Autóbuszfejlesztések

Budapest autóbuszhálózata kapcsán a legégetőbb feladat a járművek cseréje. A BKV buszhálózata az egyik legöregebb Európában, és olyan kisméretűek, hogy azokra csúcsidőben felférni szinte lehetetlen. Éppen ezért egyes vonalakon a járatok számát növelni kell, csökkentve a csúcsidőben jellemző elviselhetetlen zsúfoltságot. A másik megoldásra váró feladat a menetrendek átalakítása, úgy, hogy az kizárólag az utasok érdekeit és utazási szokásait szolgálják. A hálózatfejlesztés és a menetrendszervezés elvei:

- Összehangoltság a kötöttpályás hálózattal, jó átszállási feltételek biztosítása.
- A különböző autóbusz üzemeltetők egy rendszerként való megjelenése az utasok felé (egységes jelzésrendszer, tájékoztatás, szolgáltatási magatartás).
- Az eljutás zavarmentessé tétele a szűk keresztmetszetekben is



(buszsávok, előnyadás, ITS rendszerek).
• A hálózatsűrűség kialakítása oly módon, hogy a járművek kihasználtsága hasonló legyen.
• Térbeli elérhetőség a terület jellegének megfeleljen. A szolgáltatás igazodjék az urbanizációs sűrűséghez, a terület funkcionális jellegéhez, és ez egységesen érvényesüljön a város teljes területén.

XXVI.7.) Trolibuszfejlesztések

A trolibuszhálózatot a belső kerületekre koncentráltan fenn kell tartani. A trolibusz ugyanis az autóbusszal azonos szállítóképességű, de jóval környezetbarátabb szállítási eszköz. Célszerű alkalmazási területe a sűrűn beépített belső területek és az azokhoz kapcsolódó zöldövezetek kiszolgálása. A műszaki fejlődés lehetővé teszi a városkép szempontjából meghatározó belvárosi területeken a felsővezeték hálózat felhagyását, önjáró járműtípusok, illetve a kiegészítő meghajtási móddal rendelkező (hibridhajtású) járművek alkalmazása segítségével. A teljesen elöregedett járműpark cseréje és a meglevő trolibuszhálózat műszaki megújítása fontos feladat. Ugyanakkor biztosítani kell a trolibuszhálózat fejlesztését és a hálózatok közötti praktikus összeköttetéseket. A trolihálózatot az alábbi vonalakon bővítjük:
• 74/A vonal hosszabbítása a Mexikói úton – Thököly út – Pongrácz úton át a Kőbányai út, Körösi Csoma út, Vaspálya utca, Bihari út és a Pongrácz utca csomópontjában lévő Liget térig.
• 79-es vonal meghosszabbítása Angyalföld Vizafogó területen át az Árpád hídig.
• 82-es vonal hosszabbítása Erzsébet királyné úton át a Mexikói útig.
• 83-as vonal meghosszabbítása Kőbányai úton át a Kőbányai út, Körösi Csoma út, Vaspálya utca, Bihari út és a Pongrácz utca csomópontjában lévő Liget térig.

XXVI.8.) Egyéb közlekedési eszközök fejlesztése

Az átfogó fejlesztések mellett kiemelt figyelmet kell fordítani a közösségi közlekedés különleges eszközeinek fejlesztésére és korszerűsítésére. A közösségi közlekedés különleges eszközei Budapesten elsősorban a topográfiai akadályok áthidalását szolgálják. A János-hegyi libegő, Úttörő vasút, valamint a meglévő Budavári sikló és a tervezett Gellérthegyi sikló elsősorban turisztikai jelentőségű, de fontos eleme a közlekedésnek. E vasutak a főváros vonzerejének fontos kellékei, emellett visszafogottan közforgalmat is ellátnak. Megőrzésük, ennek megfelelő karbantartásuk fontos feladat. A fogaskerekű vasút ugyanakkor jelentős közforgalmi szerepet tölt be, korszerűsítését e célok kell, hogy vezéreljék. A fogaskerekű vasút útvonalát a Moszkva tér irányába meghosszabbítjuk, közvetlen összeköttetést biztosítva Budapest kötöttpályás gyorsvasúti közlekedési rendszerével, annak egyik elemévé emelve. A legutóbbi időben felmerült a fogaskerekű vasút Budakeszi irányú meghosszabbításának távlati létjogosultsága is.

A közlekedés élénkítése kapcsán kiegészítő lehetőségként megfontolásra indokolt a taxi szolgáltatás partneri bevonása a közösségi közlekedés rendszerébe. A taxiközlekedés ma nincs a közösségi szolgáltatások figyelemkörében, holott különösen a ritka utasigényű területeken és ritka utasigényű időszakokban a közösségi közlekedés hasznos és hatékony kiegészítője lehet.

XXVI.9.) További fontos közlekedésfejlesztési feladatok

• A közlekedésfejlesztési tervek előrehaladtával a Déli pályaudvar feleslegessé válik. A vasút-végállomási feladatait a Kelenföldi pályaudvar veszi át. A Déli pályaudvar területének hasznosítási lehetőségei értékesítéséből befolyó bevételek jelentős fedezetet nyújtanak a közlekedésfejlesztési tervek finanszírozásához. A Déli pályaudvar mai területén egy XXII. századi igényeknek megfelelő hipermodern városközpontot alakítunk ki, amely városközpont Budapest, és egyben Közép-Európa modern centrumává válik.
• A Ferihegyi repülőtér potenciáljának növelése, városi kapcsolatainak javítása különösen kötöttpályás, de közúti vonatkozásban is. Ennek érdekében a 3-as metró végállomása Ferihegyen lesz, és a Ferihegyi gyorsforgalmi utat is végig 2x2 sávosra bővítjük. A fejlesztések révén gyors közlekedési kapcsolat jön létre Budapest belvárosával, és a környező településekkel.
• Az európai nagysebességű vasút keleti bővítési folyamatában Budapest mielőbbi bekötése a hálózatba.
• A hagyományos vasútvonalak korszerűsítése, sebességének



növelése, a vasúti szolgáltatások és vasúti pályaudvarok minőségének javítása.
• A meglévő autópályák fővárosi bevezető szakaszain a zsúfoltság csökkentése P+R parkolók és elkerülő utak építésével.
• A Duna megbízhatóbb hajózásának megoldása, a víziút jelentőségének növelése, a kikötői kapacitások színvonalának és a kikötők parti kapcsolatának fejlesztése, új nemzetközi hajóállomás létesítése és a környezetbarát szállítási formához tartozó, integrált (logisztikai) funkciók vízi közlekedésre szervezése.
• A transzkontinentális hálózat csomópontjaira logisztikai és disztribúciós rendszerek rászervezése.

XXVI.10.) Dunai közlekedés fejlesztése

A Duna Európa legfontosabb folyója, 7 országot érint, és a Duna-csatornán át összekapcsolja az északi és a déli tengereket. A Duna Budapest legfontosabb szerkezeti eleme, partjaival markáns észak-déli fejlesztési és közlekedési tengelyt képez, és metszi a főváros történelmi belvárosát. A folyó e rendkívüli adottságai ma nincsenek kihasználva sem a nemzetközi áruszállításban, sem az észak-déli térség személyközlekedésében.

A dunai hajózásnak jelenleg minimális a szerepe a városkörnyéki és városon belüli közforgalmú kapcsolatok biztosításában. A dunai vízi közlekedésben jelenleg a vonali, hosszirányú személyhajózás elsősorban turisztikai célokat szolgál. A dunai közforgalmú hajózás fellendítése az észak-déli tömegközlekedés egy részének vízi útra terelése ugyanakkor részlegesen tehermentesíteni képes az amúgy túlzsúfolt fővárosi közlekedést, különösen a folyópart érzékeny zónáiban.

A közösségi közlekedés rendszerébe éppen ezért a feltételek megteremtésével be kell vonni a Dunát, figyelemmel annak kihasználatlan lehetőségeire, különös tekintettel az észak-déli hálózati elemek szűkösségének a feloldására. Figyelemmel Budapest és környéke kapcsolati rendszerére a Szentendrei sziget északi térségétől, Tahitótfalutól és Gödtől, délen Százhalombattáig és Tökölig kell a gyorsjáratú hajóparkot üzembe állítani. Fontos, hogy a vízi közösségi közlekedés csak akkor hatékony, ha a hajóállomások és kikötőhelyek össze vannak kapcsolva a közforgalmú közlekedés és a kerékpáros közlekedés hálózatával. E feltételekkel a hajózási viszonylatok beilleszkednek Budapest és környéke integrált közlekedési hálózatába. Megfelelő járműpark és közlekedési kapcsolódási és átszállási pontok kialakítása esetén a dunai vízi közlekedés a leggyorsabb közösségi közlekedési eszköz lehet, amely a legrövidebb menetidővel teszi lehetővé Budapest észak-déli tengelyében az áthaladást.

XXVI.11.) Úthálózat

Létre kell hozni egy egységes, fővárosi szintű közútkezelői céget. A cég létrehozása nem érinteni az úthálózat tulajdonosi jogait és kötelezettségeit. Ez a cég végzi a közutak javítását, karbantartását, tisztítást, hó- és jégmentesítését télen, és a locsolását nyáron. Miután a közúthálózat fenntartása minden tulajdonos önkormányzat számára kötelező feladat, így ez a cég ezt jóval hatékonyabban, magasabb színvonalon és olcsóbban végezné el, mint ahogy ezt a 24 önkormányzat mutyiktól és korrupciótól súlyosan terhelt jelenlegi gyakorlata teszi.

Budapest úthálózata katasztrofális állapotban van. A főváros meglévő úthálózatát a hiányos hálózatszerkezetből eredően aránytalanul nagy forgalom terheli, amelynek következménye az utak fokozódó elhasználódása. Fejleszteni és felújítani kell az évtizedek óta nem fejlesztett, illetve az elmúlt időszakban silány minőségben felújított utakat. Ennek keretében magas színvonalon biztosítani kell városi közlekedés zavartalanságát, és korlátozni a belső területeken az oda nem illő, a belső területek környezetét leértékelő forgalmat. A fejlesztési igények főként az észak-déli tengely irányban megvalósuló úthálózat kiépítését, új Duna-hidak építését, és a meglévő utak minél gyorsabb áthaladást biztosító felújítását és korszerűsítését igénylik. Célunk a meglévő útvagyon megőrzése, a közúti, közterületi minőség javítása, a biztonságos forgalom feltételeinek javítása, valamint az elvárható szolgáltatási színvonal biztosítása. Az utcahálózat korszerűsítését lehetőség szerint egybe kell kötni a kapcsolódó közterület teljes megújításával, beleértve ebbe a zöldterületi rehabilitációt és a közlekedés számára rendelkezésre álló területek újraosztását a változó igényekhez alakítva. Törekedni kell arra, hogy a felújított közutak új keresztmetszeti elrendezése biztosítson lehetőséget az autós közlekedés és a kerékpáros közlekedés számára közös útfelület használatára, tehát a közutak váljanak alkalmassá kerékpáros közlekedésre is.



Legsürgetőbb feladat az átmenő forgalmat lebonyolító útszakaszok jelentős keresztmetszeti bővítése. Itt kiemelten kell szólnunk a:
• Hungária körút,
• Nagy Lajos király útja,
• Határ út,
• Andor utca,
• Váci út,
• Szabadkikötő út,
• Csömöri út,
• Drégelyvár utca,
• Üllői út,
• Pesti út,
• Egressy út,
• Mogyoródi út,
• Gyömrői út,
• Jászberényi út
felújításáról és bővítéséről.

Közlekedési fejlesztési irányok a belső városrészekben
• a rehabilitációs tevékenység folytatása, a történeti karakter megőrzése mellett a beépítési sűrűség csökkentése,
• a funkcionális komplexitás biztosítása mellett a lakófunkció megtartása,
• a közterületek kiemelt kezelése forgalomcsillapítással, a közterületi parkolók csökkentésével, a gyalogos és kerékpáros forgalom preferenciájával,
• mélygarázsok létesítése.

Közlekedési fejlesztések a Duna menti zónában
• a víz és a város kapcsolatának erősítése,
• a belváros funkcionális kiterjesztése a Lágymányosi hídig, és kapcsolat kialakítása Csepel északi részén tervezett fejlesztésekhez, mindenekelőtt az új városi közpark területéhez,
• a közösségi közlekedés fejlesztése szempontjából kiemelt szerep jut a Duna-hidaknak. Két új Duna-hídra is szükség van, egyre a Galvani út magasságában (Albertfalvai híd) Csepel felé, a másikra Aquincum (Római híd) magasságában. A Duna központú városfejlesztési koncepció stratégiai eleme, hogy az egyes hidak lábánál mini városközpontokat hozzunk létre, és a Duna menti kiterjedő központokat gyöngysorszerűen fűzi majd fel Budapest megújuló körút hálózata, ezzel erősítve a főváros sokszínű fejlődését. A Duna tengelyén a folyót átszelő városi hidak „hídfői” lesznek azok a helyek, amelyek adottságaira alapozva a város központjai és fejlesztési pólusai létrejönnek és megerősödnek.
• területek biztosítása a városközponti országos és nemzetközi intézmények, közintézmények elhelyezésére,
• a vízi közlekedés fejlesztéséhez szükséges infrastrukturális elemek elhelyezési lehetőségének biztosítása.

A városkörnyék külső és belső közúti kapcsolatrendszerének fejlesztési feladatai
• a meglévő úthálózat korszerűsítése, utcák teljes közterületi megújítása,
• a magasabb rendű utak hálózatbővítése és az M0-ással való összekötése,
• egy arányos úthierarchia létrehozása,
• a leágazások és csomópontok területfejlesztési célokhoz igazítása,
• a dunai átkelőhelyek sűrítése,
• a tranzit és a településközi forgalom szétválasztása,
• a településközi kapcsolatok önálló fejlesztése,
• terminálok és a logisztikai központok rendszerének kialakítása az áruszállításban, és az intermodalitás elvének érvényesítése a személyszállításban,
• a közlekedés minőségének és a régió környezetminőségének együttes javítása.

Az útfejlesztési tervek fő céljainak meghatározása során alapvetésként kell leszögezni, hogy Budapest eddigi kelet-nyugat irányú úthálózati rendszerét talpára kell állítani, és a közúthálózati fejlesztések eredményeképpen ki kell építeni az észak-déli tengelyű úthálózati rendszert. Budapest úthálózati fejlesztését eddig a két területi egység Pest és Buda összekötésének a szándéka irányította, elhanyagolva az észak-déli fejlesztéseket. Ez a főváros területi fejlődésében súlyos torzulásokat eredményezett.
Az útfejlesztési beruházások eredményeképpen megszüntetjük a szintbeli közúti – vasúti kereszteződéseket. Célunk a vasútvonalakon bevezetendő elővárosi közlekedés megvalósításával összefüggésben, a fő- és gyűjtőúthálózat összes szintbeli vasúti kereszteződésének a megszüntetése.



A forgalmi lehetőségek jobb kihasználása érdekében felül kell vizsgálni a városban fellelhető forgalomszabályozó táblák összerűségét és szükségességét. Jelentős a felesleges kötöttséget előíró táblák mennyisége, ezeket el kell távolítani az utakról.

A közúthálózat fejlesztésének javasolt stratégiai jelentőségű elemei

• Az M0-ást 2x3 sáv + leállósáv szerkezetben kell végig megépíteni, és a teljes szakaszt be kell kamerázni. Az M0-ásnak az autópályák hálózatába történő szervezésén és a tranzitforgalom levezetésén túl jelentős területfejlesztő hatásai is lesznek, hisz csomópontjai elhelyezkedése sűrű, ami nagymértékben növeli a ráfejlesztési lehetőségeket. Az M0-s teljes gyűrűje tehát könnyen válhat logisztikai körúttá, egy fejlesztési zónát szervezve a város határára.

• A Hungária körutat ahol lehet ki kell szélesíteni, a szélső sávokat a parkolást megtiltva és a forgalomlassító műtárgyakat felszámolva, vissza kell adni a forgalomnak.

• Meg kell építeni a „Margit alagutat" (Vérmező-Margit krt.-Komjádi uszoda), amely Buda legbelső részének átmenő forgalmát csökkentheti jelentősen, végérvényesen visszaadva a Moszkva teret és környékét, Várnegyed alsó részét, valamint a Batthyány teret és a belvárosi rakpartot övező területeket Budapest népének.

• Csepeli és Csepel-szigeti gerincút. A XXI. kerület központja, illetve a túlterhelt II. Rákóczi Ferenc út tehermentesítő útvonala a kerületközpont, az ipari és a beépítetlen területek határán elvezetve.

• Körvasúti körút teljes pesti oldalon történő kiépítése, és a végpontok Duna-hidakkal való összekötése.

• 31-es főútvonal bevezetése a Pesti úton lévő 3-as metró vonaláig, és bővítése a főváros kezelésébe tartozó szakaszon.

• 4-es főútvonal bevezetése a körvasúti körútba.

• Kőbányai út – Körösi-Csoma út – Bihari út kereszteződésében lévő csomópont átépítése. Szintbeli emeléssel és eltolásokkal kialakított útkereszteződés kialakításával biztosítjuk Nagykőrösi út – Gyáli út – Ecseri út – Bihari út folyosó akadálymentes továbbvezetését a Pongrácz út – Kerepesi út, illetve a Körösi Csoma út – Fehér út – Örs vezér tér, valamint a Jászberényi út irányába, ezzel jelentős átmenőforgalomtól megkímélve a belsőbb részeket.

• Határ út szakaszos bővítése és kiépítése, első ütemben Soroksári és Üllői út között meglévő szakasz bővítése, majd a Csepeli gerinc úttól a Gyömrői útig terjedő szakasz megépítése, a csepeli területek fejlesztésével és a Kőér utca kibővítésével.

• Nagy Lajos király útja – Szegedi út között föld alatt kialakított úthálózattal biztosítjuk a kapcsolatot.

• Törökbálinti út bővítése a meglévő nyomvonalon a Gazdagréti útig bezárólag.

• Csepelen a II. Rákóczi Ferenc utca bővítése az M0-ás mellett (Auchan és Bauhaus áruházak) megépülő új csepeli HÉV-végállomásig.

• Budapest, XXII. kerületében a Növény utcai aluljáró megépítése.

• Somogyi út átépítése a Bartók Béla út – Etele tér – Andor utca közötti nyomvonalon, így biztosítva az átmenő forgalom zavartalanságát.

• Gyömrői út 2x2 sávra bővítése a meglévő nyomvonalon.

• Thököly út teljes felújítása, továbbá a Thököly út folytatásaként funkcionáló folyosó egyes elemeinek (Csömöri út – Drégelyvár utca – Nyírpalota út) 2x2 sávosra bővítése a Szentmihályi útig bezárólag, így biztosítva a kapcsolatot az M3-as autópályával.

• Ferihegyi repülőtérre vezető út 2x2 sávra bővítése.

• Újpesti rakpart meghosszabbítása Dráva utca – Vizafogó utca között.

• Nagykőrösi út 2x2 sávra bővítése a főváros kezelésében lévő szakaszon.

• Maglódi út 2x2 sávra bővítése.

• Kozma utca 2x2 sávra bővítése.

• Szabadkikötő út 2x3 sávra bővítése, illetve meghosszabbítása a Csepeli gerincútig, így teremtve igazán gyors kapcsolatot a Lágymányosi híd és Galvani úti új híd között.

• A Keresztúri út teljes felújítása, és végig 2x2 sávosra bővítése. A vasúti kereszteződéseknél felüljáró építése, ezzel megszüntetjük a sokszor 10 percig tartó várakozást és a forgalmi torlódást. A Tárna utca bekötésével és bővítésével egy nagy teherbírású, gyors áthaladást biztosító folyosó jön létre a Jászberényi út és a Kerepesi út között.

• Hamzsabégi út 2x2 sávosra bővítése a meglévő nyomvonalon a Budaörsi út – Szerémi sor között, az út végén földalatti vonalvezetéssel. A földalatti vonalvezetésből kiinduló felüljárón csatlakozik az M1-M7 autópályák Budapestre érkező forgalma a Lágymányosi hídra.



• Fehérvári út teljes felújítása, és mindenhol 2x2 sávosra bővítése.
• Üllői út kapacitásbővítése, azon szakaszokon, ahol ezt a terepadottságok lehetővé teszik.
• Pesti külső kerületeket összekötő út kiépítése a Váci út – Fóti út – Pozsony utca földalatti átvezetéssel a vasút alatt – Régi Fóti út nyomvonalon, illetve az ettől jó pár kilométerrel a városhatár felé eső 2A főút – Óceánárok – Töltés utca – Közvágóhíd – Mogyoród útja – Régi Fóti út nyomvonal terepadottságtól függő kapacitásbővítése.

Duna menti parksávok, gyalogos sétányok és kerékpárutak kialakítása
• Újpesti vasúti híd – Dráva utca közötti XIII. kerületi partszakaszon,
• a teljes újbudai és budafoki partszakaszon,
• a Ráckevei-Soroksári Duna két partján,
• a Margit-szigeten,
• Info-Park – Millenniumi városközpont vonalában.
• Főként a gyalogos és biciklis forgalom számára megépítjük a Ferencváros-pesterzsébeti Soroksári-Dunaparti utat.
A fejlesztéseken túl fontos feladat a meglévő sétányok és kerékpárutak felújítása és folyamatos karbantartása, és lehetőség szerinti összekötése.

XXVI.12.) Megállók

Fontos feladat a közösségi közlekedés megállóinak felújítása, átépítése, berendezése, a jobb megközelíthetőség és az akadálymentesítés biztosítása. Az utas megnyeréséhez az átszállás vonzóvá tétele nélkülözhetetlen. A hátrány előnnyé fordítható, ha az átszállás nem a kényelmetlenség és a kiszámíthatatlanság, hanem a kiszolgálás és a megbízhatóság hordozója, ha az eszközváltás egyben sebességváltás is, ha az átszállás nem idővesztés, hanem időnyerés, mivel a használó napi dolgainak intézésével (posta, bevásárlás, ügyintézés stb.) köthető össze. Mindezt utasbarát környezetben, kiszámítható átszállási csatlakozásokkal, a külső időjárási hatásoktól védetten. Az átszállási lehetőséget biztosító nagyobb megállóknak és környezetüknek a város fontos ügyintézési lehetőségeket is biztosító kapcsolati és találkozási pontjaivá, kommunikációs és információs terévé kell fejlődniük. Ehhez biztosítani kell a vonzó környezetet, egységes bérletrendszert és teljes tarifaközösséget, az intelligens jegykezelési rendszert, a menetrendi harmonizációt és az egységes információs és utastájékoztató rendszert.

A főváros egész területén a tervezési elvek szabályozásával egységes megállóhelyi arculatot és belső felszereltséget kell biztosítani. A sikerhez szükség van a kisebb állomások és megállóhelyek korszerűsítésére is. Javítani kell a megállóhelyek elérhetőségét minden közlekedési mód esetében. Az autós megközelítést, majd a közösségi közlekedés eszközein való továbbutazást ösztönözni kell a jó közlekedési kapcsolatú, őrzött P+R parkolók kialakításával. A kötöttpályás közlekedés versenyképességének javítása csak a teljes utazási láncot végigkísérő fejlesztéssel teremthető meg. Hiába a fejlesztett infrastruktúra adta növekvő utazási sebesség, hiába a városi kapcsolódások növekvő száma, ha a vasút az elővárosi térségében továbbra is nehezen elérhető, az állomások és megállóhelyek állapota leromlott. Éppen ezért kiemelt feladat a budapesti gyorsvasúti hálózatba integrált MÁV-állomások, megállóhelyek fejlesztése, korszerűsítése, célszerű áthelyezése, és szükség esetén új megállóhelyek létesítése.

A csomópont- és állomásfejlesztési beruházásokon túl szükség van megfelelő parkolási kapacitások kiépítésére. Ennek konkrét fejlesztési területei a következők:
• Elővárosi vasút (HÉV) megállói és állomásai mentén P+R parkolókat kell létesíteni. Ahol ezt a terepadottságok engedik, elsősorban a közvetlen átszállást biztosító külső megállók környezetében, többszintes P+R parkolók kerülnek kiépítésre.
• A villamoshálózat belváros felé irányuló forgalom felfogására alkalmas pontjain lévő megállók környezetében P+R parkolók kerülnek kialakításra több szintes kiépítéssel.
• A városszélt, illetve a városhatárt átlépő vagy megközelítő autóbuszvonalak mentén P+R parkolók kerülnek kialakításra több szintes kiépítéssel.

XXVI.13.) Parkolás

A gépjárművek elhelyezése az egyik legsúlyosabb kérdés Budapesten. A parkolás szabályozása alapvető eszköz az autóhasználat szabályozásában, és a közlekedési mód választásának befolyásolásában. A városi és elővárosi közlekedés megfelelő ösz-



szekapcsolása, valamint a közösségi közlekedés és a parkolás fejlesztése egymással szoros összefüggésben alkotják a közlekedési rendszerfejlesztés kulcsfeladatait. Az elkövetkező évek kiemelt feladata a parkoláspolitika és a parkolási infrastruktúra megújítása, a közterületi parkolás és a P+R parkolás egységes rendszerének kidolgozása és működtetése. Fontos feladat a területi igényekhez igazodó fejlesztések folyamatos megvalósítása.

A célok megvalósítása érdekében egységes parkolási rendszert vezetünk be az egész főváros területén. A budapestieknek biztosítjuk, hogy a mindenkori teljes árú BKV-bérlet árának a kétszereséért egész Budapest területére érvényes parkolási bérletet vegyenek. A parkolási díjak ugyanis elviselhetetlenül drágák. Az óránkénti parkolás maximum összegét főszabályként a mindenkori vonaljegy árával azonos összegben, a kiemelt belvárosi helyeken pedig annak kétszeresében maximalizáljuk.

A közösségi közlekedési eszközök útvonalán, a bevezető utak mentén, illetve a nagy csomópontoknál az előző pontban részletezett módon, nagy befogadóképességű P+R parkolókat építünk.

A belső területek kiemelt pontjain a mélyparkolók kiépítését kiemelt városépítési és közlekedési feladatként kezeljük. Mélygarázsok építésére főként a hídfőknél, rakpartok és körutak végpontjain és főbb kereszteződéseinél, és a főbb közlekedési tengelyek (észak-déli, kelet-nyugati) meghatározó csomópontjainál kerül sor.

XXVI.14.) Teherforgalom

A főváros útjain áthaladó forgalmat szabályozzuk. Áruszállítást csak éjszaka lehet végrehajtani, kivéve az építési forgalmat. A célforgalmat leszámítva a teherautókat ki kell szorítani a fővárosból. Az átmenő forgalmat részükre megtiltjuk, illetve ha ez másként nem biztosított, meghatározott útvonalakat lehet csak igénybe venniük.

A teherforgalmi behajtási rendszer célja a városon indokolatlanul átmenő tehergépjármű-forgalom (tranzit) kizárása és a legtöbb területen a célforgalom ellenőrzése (behajtási hozzájáruláshoz kötése). Összehangolt intézkedéscsomaggal biztosítjuk az átmenő teherforgalom városból való kizárását, és a fővárosba érkező áruszállítás engedélyezett útvonalakon történő lebonyolítását.

XXVI.15.) Finanszírozás

Budapest közlekedési rendszerének a prioritásokban megfogalmazott, távlati fejlesztéseinek becsült összköltsége 2010. évi árakon mintegy 6000 milliárd forint, beleértve ebbe a fővárosi érintettségű, de nem fővárosi felelősségű fejlesztések költségeit is. Ebből az összköltségből a közösségi és közúti hálózati infrastruktúra fejlesztésének költsége mintegy 5200 milliárd forint, amely költségnek 2/3-a a közösségi közlekedés, míg 1/3-a a közúthálózat fejlesztésének becsült költsége.

A közlekedés finanszírozásának azonban ma szinte egyetlen eleme sem rendezett. A közösségi közlekedés megrendelője nem érzi kötelezettségének a megrendelt szolgáltatás maradéktalan megtérítését, igaz ehhez az állam a bevételek túlzott központosításával nem is teremti meg a feltételeket. Megoldatlan a finanszírozás kérdése a közúthálózat és parkolás területén is, a parkolási rendszer inkább kiadást, mint bevételt hoz az önkormányzatok számára.
A közlekedésből ugyanakkor mind az államnak, mind a fővárosi és kerületi önkormányzatoknak komoly bevételei vannak. A főváros és a kerületek minden közlekedésből eredő bevételét, kiegészítve az uniós, állami és önkormányzati forrásokkal, valamint a befektetői tőke beruházásaival, csak és kizárólag a közösségi közlekedési célok megvalósítására fogjuk fordítani.

A közösségi közlekedés forrásai a következők lesznek:
• Budapest és kerületei minden parkolási bevételét, a behajtási díjakat, parkolási bírságokat, önkormányzati közlekedési bírságokat és a befolyt súlyadókat a közösségi közlekedésre fogjuk költeni.
• A BKV-t át kell világítani. Csak és kizárólag a közlekedési célokat közvetlenül szolgáló feladatok maradhatnak a BKV-nál.
• Az államnak valós értékén számolva kell megfizetni a közösségi közlekedési szolgáltatás költségeit. Gyökeresen szakítani kell azzal a gyakorlattal, hogy a költségeknek csak egy része kerül megtérítésre.



• A fővárosnak szerepet kell vállalnia a közösségi közlekedés finanszírozásában. Ma ugyanis a fővárosi pénzügyi nagykoalíció a közösségi célokat szinte alig szolgáló látszatberuházásokon, sétálóutcák és egyéb kevés hasznot hozó felújításokra költi el a közösségi közlekedéshez szükséges pénzt.
• Mindenkinek jegyet és bérletet kell váltania az utazáshoz, ez ugyanis az állam és a főváros felé való pontos elszámolás alapja. Megszüntetjük a bliccelést, a büntetéseket behajtjuk. Amíg nem tudjuk, hogy hányan használják valójában a közlekedési eszközöket, addig a költségek sem tervezhetők. Ezért bevezetjük az időalapú elektronikus jegyet, amely a valós igénybevétel alapján mind a szolgáltatónak, mind az utasnak igazságos megoldást biztosít.
• A közösségi közlekedésben be kell vezetni az áfamentes üzemanyagárat a közösségi közlekedés járműveire.
• A BKV által üzemeletetett aluljárók és egyéb terek, megállók területét fokozottan alkalmassá kell tenni üzletek üzemeltetésére, illetve a már meglévőket jobban meg kell becsülni, és a bevételt kizárólag a közösségi közlekedés fejlesztését szolgáló célokra szabad felhasználni. Ezen területeken lévő hirdetési lehetőségeket jobban ki kell használni, és nem szabad különféle médiacégeknek aprópénzért átengedni.
• Célhoz kötött városfejlesztési alapokat hozunk létre az állami, fővárosi, agglomerációs pénzek, uniós források és a befektetői magántőke bevonásával, ami lehetőséget teremt kedvező pénzügyi források és további befektetők bevonására. E források együttesen segítik elő az egyes közlekedésfejlesztési célok megvalósítását.
• A közlekedésfejlesztési célok finanszírozásába be kell vonni a magántőkét. A létrejövő közlekedési útvonalakat elidegeníthetetlen vagyonelemként kell kezelni. Ez azonban nem zárja ki a magántőke bevonását a fejlesztésekbe. A földalatti közlekedéssel felszabaduló felszíni területek a város céljait szolgáló ingatlanfejlesztésekre hasznosíthatók, és a befolyt bevételt közlekedésfejlesztési célokra fordítjuk. A földalatti terek bővíthetők, illetve a befektető szándéka szerint alakíthatók. Itt közösségi terek, boltok, üzletek, sőt üzleti negyedek és irodaházak is kialakíthatók. A lehetőségek szinte vég nélküliek. Ezen megoldással biztosíthatjuk, hogy a tőkebevonás vagy vagyonelem-értékesítés kézzelfogható közösségi célokat szolgáljon.

Környezetvédelem

A Jobbik szerint a föld és vizeink nem tőke kategória, hanem a haza természetföldrajzi megtestesítője, nemzeti kultúránk hordozója, életterünk, lételemünk és a legjelentősebb lehetőségeket hordozó munkahelyteremtő eszközünk. A környezetvédelem minden politikai döntést át kell, hogy hasson, ágazati jelleg helyett integrált szemléletre van szükség. Budapest és környéke hosszú távú fenntartható fejlődéséhez, az ökológiai egyensúly megőrzéséhez nélkülözhetetlen a beépített, beépítésre tervezett és a beépítésre nem kerülő területek – ahol a zöldfelületi rendszer mérlegelés nélküli megtartása, fejlesztése szükséges – arányának, térbeli rendjének meghatározása.

A városi zöldfelületeket növelni kell! A ’90-es évek telekspekulációi miatt gyakorlatilag a főváros szabad zöldterületei, illetve tartalék területei minimálisra csökkentek. Mára ez olyan mértéket öltött, hogy európai viszonylatban Budapest az utolsók között van a zöldterületi mutatójával.

A meglévő zöldterületek tulajdonviszonyait tisztázni kell. A tulajdonosok kötelezettek a rendbetételre, gondozásra és a megóvásra. A főváros zöldterületeit nyilvántartásba kell venni, és azokat egy fővárosi cégnek kell karbantartania. Jelenleg kaotikus viszonyok uralkodnak, és egy-egy kiemelt területet leszámítva maga a természet végzi el a fenntartási munkálatokat. A parkokra, zöldterületekre minden szempontból szükségünk van: a növényzet leköti a port, mérsékli a zajt, növeli a levegő páratartalmát és nem utolsó sorban szemet gyönyörködtető látvány.

A Duna-part pihenőövezetté válik a fővárosiak, valamint a hazai és külföldi turisták számára, mely a város teljes hosszában ugyanazt a minőségű pihenést, rekreációs lehetőséget, szolgáltatási rendszert nyújtja. A Soroksári Duna-ág csodálatos természeti adottságait felhasználva egy egységes szerkezetű, családi házas pihenőövezetet hozunk létre, ahol a budapestiek szabadidős programjaikat jó levegőn, tartalmas környezetben tölthetik el.
Budapestnek a Dunán kívül vannak patakjai és tavai. Ezek elhanyagolt folyómedreit és partszakaszait megtisztítjuk, és a budapestiek rendelkezésére bocsátjuk szabadidős, sport vagy turisztikai programok lebonyolítására.



A fővárosban és vonzáskörzetében a kiadott építési engedélyek – indokolt esetben – felülvizsgálatra kerülnek. Természetpusztítás, erdőirtás nem történhet semmilyen építkezés ürügyén! Visszamenőleg vizsgálni kell a tiltott területekre szóló építési engedélyeket, a vitatható fennmaradási engedélyeket, és főleg azt, hogy kik és milyen körülmények között adták ki azokat.

Budapesten és agglomerációjában erdőket kell telepíteni, amelynek hatására a levegő minősége és a város klímája jelentősen javulni fog.

Arányos és differenciált szemétdíjakat vezetünk be. Növelni kell a szelektív hulladékgyűjtés mértékét és mennyiségét. Nem tűr halasztást a veszélyes hulladékok lakóterületről való gyors elszállítása és semlegesítése és a veszélyforrások felszámolása.

A fővárosi hulladékgazdálkodásban alapfeladat a különböző termelési, kommunális és veszélyes hulladékokkal szennyezett fővárosi területek belátható időn belül történő felszámolása és rekultivációja. Fontos feladat a főváros hulladékkeletkezésének és hulladékgazdálkodásának átfogó felmérése, a fővárosi hulladékgazdálkodási stratégiai terv elkészítése, és a szelektív huladékgyűjtés bevezetése minden fővárosi intézményben. Törekedni kell az úgynevezett „ajtótól-ajtóig" szelektív hulladékgyűjtés elterjesztésére, ami már a vásárlás pillanatától kezdődően a szelektív hulladékgyűjtő edénybe való elhelyezésig egy tudatos magatartást feltételez a polgárok részéről.

Kiemelten támogatjuk a hulladékszegény technológiák használatát. Alternatív energiaforrások támogatásával csökkentjük a főváros energia-importfüggőségét, hozzájárulva egyben a hozzá tartozó háttéripar fejlesztéséhez is.

Fel kell számolni az illegális hulladéklerakó helyeket, a bezárt szeméttelepeket rekultiválni kell, és átfogó hulladékkezelési és -hasznosítási tájékoztató és felvilágosító kampányt folytatunk a környezettudatos gondolkodásmód elterjesztése érdekében. Az illegális szemétlerakást elrettentő pénzbüntetéssel, illetve elzárással fogjuk büntetni. Olyan mértékűvel, amely már a gondolatát is kizárja az illegális szemétlerakásnak. A zöldfelületek kialakítását ingyenesen juttatott növényekkel (fák, bokrok, fűmag, virágpalánták) és tanácsadással segítjük.

A Budapest Őrség keretein belül létrehozunk több olyan különálló szakcsoportot, amelyek kifejezetten a zöldterületek, parkok, illetve erdők védelmére szakosodnak. Azonnal felállítunk egy természet- és állatvédelmi feladatokat ellátó, a nap 24 órájában riasztható őrséget. A környezetünkért hasznos munkát végző civil szervezeteket fokozottabban bevonjuk a döntéshozatalba.

A köztisztasági szolgáltatást át kell szervezni. Közmunkával biztosítjuk, hogy a vízelvezető rendszerek, valamint az út és járdaszegélyek mentén eltakarításra kerüljenek a por és szemét hordalékok. Mindemellett ki kell tisztítani a városi vízgyűjtőket.

A budapestiek tömegeinek a bevonásával mozgalmat szervezünk Budapest kitakarítására.

Az agglomerációval összehangolt lépéseket teszünk a parlagfűmentesítés érdekében.

A nagy forgalmú utak mentén növényekből védősávokat telepítünk, a kis forgalmú utcákba pedig forgalomcsillapító módozatokat alkalmazunk, lehetőleg növényi elemeket felhasználókat. A mellékutcákban növények, utcabútorok kerülnek kihelyezésre.

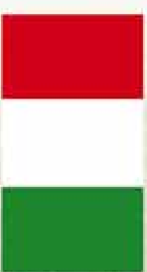
Az igények és a lehetőségek szerint a lakóházak belső udvarát zöldudvarrá alakítjuk át.

Gyermekeinket megismertetjük hazánk növény- és állatvilágával, és már óvodás koruktól kezdve azok tiszteletére neveljük őket. Különös hangsúlyt fektetünk a természetvédelem és környezettudatos életmódra nevelésre már az óvodás kortól kezdődően.

arculat: Laboncz Edina
fotó: Béli Balázs



1113 Budapest, Villányi út 20/A
+36 1 3651 488
budapest@jobbik.hu
www.budapest.jobbik.hu



BUDAPEST

a magyarok fővárosa

